

J. RIAL ~ J. KLACZKO

URUGUAY: EL PAIS URBANO

RIAL - KLACZKO URUGUAY: EL PAIS URBANO

“Uruguay es el paradigma de una nación urbana. Más del 77 % de su población vive en centros de más de dos mil habitantes. Y aún más, el viajero, aquel que no se limita sólo a conocer Montevideo, tiene la vivencia de una sociedad rural, de un país casi vacío, con “islas” donde los hombres se concentran: capitales de departamentos y villas a lo largo de vías de comunicación rodeados por un despoblado hinterland. ¿Cómo se desarrolló este patrón de urbanización? A ello apunta el presente libro”.

Jaime Klaczko y Juan Rial, nacidos en 1943, son investigadores en Historia y han realizado este trabajo en el marco del programa de la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional de CLACSO que co-edita este estudio.



CLACSO

Comisión de Desarrollo
Urbano y Regional

Ediciones de la
Banda Oriental

diseño: villa
foto: v.cunha

AREA DOCUMENTACION

CLACSO
AREA DOCUMENTACION

URUGUAY: EL PAIS URBANO

73

CLACSO
AREA DOCUMENTACION

URUGUAY: EL PAIS URBANO

JAIME KLACZKO
JUAN RIAL

CLACSO

COMISION DE DESARROLLO
URBANO Y REGIONAL

EDICIONES DE LA
BANDA ORIENTAL

ISBN 84 - 8291 - 122 - 8

© CLACSO/Comisión de Desarrollo Urbano y Regional

© de la presente edición

EDICIONES DE LA BANDA ORIENTAL S.R.L.

Gaboto 1582 - Tel. 4.32.06 - Montevideo

Queda hecho el depósito que marca la ley

Impreso en Uruguay — 1981

A la memoria de Carlos Real de Azúa

PROLOGO

Uruguay es el paradigma de una nación urbana. Más del 77 % de su población vive en centros de más de dos mil habitantes. Y aún más, el viajero, aquel que no se limita sólo a conocer Montevideo, tiene la vivencia de una sociedad rural, de un país casi vacío, con "islas" donde los hombres se concentran: capitales de departamento y villas a lo largo de vías de comunicación rodeados por un despoblado hinterland. ¿Cómo se desarrolló este patrón de urbanización? A ello apunta el presente libro. En él, por primera vez, se hace una descripción histórica comprehensiva de la evolución de las ciudades del país. He aquí un texto para historiadores, geógrafos, sociólogos —para todos aquellos que estudian la sociedad y sus relaciones—; en él, están los elementos necesarios para el análisis de la red urbana del Uruguay, las relaciones entre Montevideo, la ciudad "primada", y las otras aglomeraciones urbanas y las vinculaciones entre esas ciudades con el campo. Pero es más que una descripción. Hay una audaz discusión especulativa del rol de esas ciudades en la integración del país en el sistema económico mundial y su impacto en la evolución de la peculiar estructura social y económica que caracteriza aún al Uruguay de hoy.

Desde los orígenes coloniales hasta el presente, Uruguay ha sido un tapón, una cuña, entre sus dos grandes y poderosos vecinos. La temprana "siembra" de ciudades en el área refleja las necesidades administrativas y geopolíticas de los imperios rivales. Más impactante es el hecho, enfatizado en este trabajo, de que la jerarquía urbana establecida durante el período colonial permaneció virtualmente incambiada luego de la independencia. Todas las capitales departamentales estaban ya fundadas en la década de 1860, cuando el perfil de su red urbana se puede considerar primariamente delineado. ¡Qué marcado contraste con la experiencia de sus dos países limítrofes! Por supuesto, muchos otros centros se fundaron luego de 1860. El 40% de las aglomeraciones existentes en 1975, se fundaron luego de 1908. Pero, de todas las ciudades con más de 5000 habitantes que poseía el Uruguay en 1975, casi dos tercios fueron creadas antes de 1869 y más de un tercio antes de la independencia. Los autores identifican un continuo urbano-rural que contrasta severamente con la situación de la mayoría de los otros países de América Latina. Quizás aún más relevante es la extraordinaria persistencia de esa estructura. Los autores sugieren que esta peculiar configuración urbana, así como su permanencia, son una función del crecimiento de la economía exportadora de la región. Yo podría agregar que es el resultado del desarrollo del capitalismo dependiente: el crecimiento de esta economía nunca estimuló la diferenciación funcional ni la diversificación económica anticipada por los modelos de crecimiento liberal dominante en el pensamiento de los líderes de la nación desde 1830 hasta el presente siglo. Pese a todo, la misma jerarquía urbana diseñada para el control imperial y para la eficiente salida de los productos primarios de la región desde el hinterland al mercado internacional se perpetuó, no por una explícita política pública, ciertamente, sino por la estructura del sistema económico internacional.

Este libro es un excelente primer paso para la comprensión del "environnement" urbano en Uruguay, su entorno, y un significativo avance en el conocimiento de la experiencia histórica uruguaya. Es importante señalar que el libro abre la vía para un trabajo posterior que profundice en esta temática. Una dirección obvia para la futura investigación es comparar la experiencia uruguaya con la de la pampa argentina y el sur del Brasil. Varias diferencias se destacan entre Uruguay y la Argentina. En este último caso la expansión de la segunda mitad del siglo XIX implicó un pujante proceso de asentamiento sobre una masa de tierra que aún no había sido incorporada a la nación, lo que requirió el ingreso de un alto número de inmigrantes y una fuerte afluencia de capital. Los centros urbanos fueron creados donde nada existía antes, siguiendo a las líneas férreas que se construyeron para llevar la producción de excedentes hacia el puerto. El proceso de diferenciación social, que estimuló ese crecimiento de las ciudades, respondió, en gran medida, a las fuerzas del mercado y a la concentración de servicios para facilitar el movimiento de bienes hacia el exterior. En Uruguay, el ferrocarril también creó pequeñas villas, pero la mayoría de las ciudades importantes fueron creadas antes que llegase el ferrocarril, respondiendo, primariamente, su instalación a requerimientos administrativos y estratégicos del Estado. El rol de los gobiernos en el desarrollo urbano justifica el estudio en una perspectiva comparativa. El Estado jugó un papel preponderante en el establecimiento de los lazos verticales indispensables para la integración nacional. Nosotros sabemos que el Estado, en un marco de desarrollo capitalista desigual, puede contribuir activamente al mantenimiento o aún a la creación de entidades regionales diferenciales, como fue el caso de Argentina y Brasil. En Uruguay, por el contrario, las políticas públicas no llevaron a una clara regionalización, pero sí fortificaron la marcada hegemonía urbana de Montevideo. Bajo Batlle, la política providente, benefactora, atrajo a Montevideo pobladores del Interior. Una atracción similar no aparece en Brasil o Argentina hasta fines de las décadas de 1930 y 1940, cuando Vargas y Perón pensaron en movilizar las masas de trabajadores para sus fines políticos y creyeron más conveniente hacerlo en las ciudades. Para entender las diferencias entre las naciones nosotros debemos comparar el rol del Estado en cada una de ellas, las relaciones con el mercado internacional y las capacidades de cada uno para adaptarse a los cambios registrados en el entorno internacional. Es por esto que no podemos estudiar las ciudades por sí mismas, como entes aislados, sino focalizar el análisis en la red urbana nacional como un todo y en los lazos entre las ciudades y su hinterland. Por último, debiéramos analizar unidades más pequeñas que la nación, regiones que puedan hacer más útiles las comparaciones acerca del modo en que los pueblos organizaban sus vidas. A ese fin, el trabajo hecho por Klaczko y Rial será indispensable.

Joseph S. Tulchin
University of North Carolina
Chapel Hill, NC
Mayo de 1980.

ADVERTENCIA

Este trabajo analiza la estructura de la red urbana en el Uruguay, como ordenadora de un espacio inicialmente vacío, en función de los diversos esfuerzos desplegados en la organización del territorio, resultantes de impulsos económicos, sociales, políticos e ideológicos, ubicados en el marco de su devenir histórico.

Consecuencia de aproximaciones sucesivas, estuvo precedido de dos publicaciones: "**Proceso de asentamientos urbanos en el Uruguay: siglos XVIII y XIX**" y "**Una red urbana ordenadora de un espacio vacío: el caso uruguayo**". Ahora se incorporan resultados de otras investigaciones que han desarrollado los autores con el auspicio del Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales: "**Un país urbano de base económica rural: Uruguay 1875-1914**", "**El Uruguay de 1908: Su contexto urbano-rural. Antecedentes y perspectivas**" y "**Ganadería y urbanización. Influencia de las estructuras rurales en el crecimiento urbano del Uruguay**", este último en el marco de las actividades de la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional.

La realización de una tarea continua de investigación implica la revisión constante de fuentes, una elaboración cuantitativa cada vez más refinada, e interpretaciones más ajustadas. Esta publicación marca un nuevo hito, indica lo alcanzado a la fecha y, como toda obra, está sujeta a posteriores modificaciones.

Finalmente debemos expresar nuestro agradecimiento a la Comisión de Desarrollo Urbano y Regional de CLACSO por el apoyo financiero que hizo posible la edición de este libro, a su coordinador Ruben Gazzoli, su Secretario Técnico Mario dos Santos y, especialmente, al coordinador del Grupo de Historia Urbana, Dr. Jorge Enrique Hardoy. Extendemos nuestro reconocimiento al Prof. José Pedro Barrán por las sugerencias aportadas y a los funcionarios de las Bibliotecas y Archivos que nos facilitaron el acceso a la documentación consultada. También corresponde señalar el aliento recibido del equipo de investigadores de CIESU, así como la colaboración de Adriana Feo y Lilián Febrero que dactilografiaron este trabajo.

Montevideo, Setiembre de 1979

I. LA PREFIGURACION DE LA RED URBANA NACIONAL

1. Una permanencia: un espacio abierto a los hombres.

Los viajeros que nos visitaron durante los siglos XVIII y XIX se encargaron de remarcar la imagen de nuestro territorio, como un paisaje de medianías, sin grandes elevaciones que circunden valles contrastantes, sin corrientes de agua infranqueables, sin tupidas selvas ni áridos desiertos.⁽¹⁾ Un espacio abierto a los hombres que, carentes de "islas" o "istmos" ecológicamente significativos, generó fácilmente un país de cercanías, una sociedad "donde todo se sabe y todos se conocen" (REAL DE AZUA, 1961 y 1964: passim).

Tierra de transición entre los macizos del sur brasileño y las llanuras pampeanas, presenta los matices de una frontera viva entre ambas. El sur del Río Grande, desde los ríos Piratini y Yacuí, es una pradera que se continúa en el noreste del Río Negro. La mesopotamia entrerriana, zona mediterránea sometida al dinamismo de los grandes ríos, conforma el otro sector de la frontera viva e interpenetrada. Al sur, el estuario platense, que no es río ni mar, comunica a toda la región con el mundo.

Este paisaje, ni grandioso, ni monótono, pese a carecer de una regionalización geográfica marcada, tiene la suficiente acentuación comarcal para caracterizar pagos y unir vecinos. Conoció el deambular de los grupos errantes de indígenas, la presencia ocasional del navegante que se acercó a sus costas, la presión lusitana, la diáspora misionera, el trasiego humano del litoral argentino, la ocupación urbanizadora del español, el tráfico de esclavos africanos y, ya en el siglo XIX, el aluvión inmigratorio europeo, formando, de este modo, una zona crisol de asentamiento humano.

El poblamiento organizado del territorio, sin embargo, fue un hecho muy reciente en su historia. Previa resultó la aparición de la riqueza fundamental de esta zona: el ganado.⁽²⁾

1) "De todo el país que describo, casi puede generalmente decirse que es una llanura unida; pues las escepciones que esto tiene se reducen á cerritos o serrezuelas de corta estensión, que no tienen 210 varas de elevación sobre su base, y a quienes no se daría semejantes nombres sino por la casualidad de estar en llanuras... Pero, si debo advertir que los confines del Brasil desde el Río de la Plata hacia el Norte, son unas lomadas suaves, obtusas y estendidas, mezcladas de algunos cerritos que van descendiendo hasta los ríos Paraná y Paraguay casi insensiblemente". Félix de Azara (1943a:15) se refiere en este último párrafo al territorio de la actual República Oriental del Uruguay, los estados brasileños de Río Grande do Sul y Santa Catarina y la provincia argentina de Misiones.

Una buena descripción de Uruguay puede verse también en Isabelle (1943:79 y ss.). Beaumont pintó el contraste entre el paisaje de la Banda Oriental del Río de la Plata y la Occidental (1957:51) e incluso quienes no se ocuparon del tema especialmente como Hinchliff no dejaron de señalar las diferencias ecológicas entre ambas Bandas (1955:132).

2) En 1611 y 1617 Hernandarias ordenó la introducción de ganados en la Banda Oriental adelantándose en un siglo a la ocupación permanente de este territorio. No prece-

2. Valoración de la zona marginal platense.

2.1. Una zona estratégica conflictiva.

Como en todas las regiones marginales del imperio hispánico, también en la Banda Oriental, la base demográfica indígena careció de importancia. Las etnias que erraban por su territorio tenían un nivel cultural inferior y no se integraron a la nueva sociedad creada por el colonizador (PI UGARTE, 1969; *passim*). Por el contrario, lo combatieron, motivando, finalmente, su exterminio, producido hacia el comienzo del tercer decenio del siglo XIX.⁽³⁾

El proceso de ocupación debió, entonces, procurar recursos humanos provenientes de fuera de la zona para estructurar la base demográfica. El inicio del poblamiento moderno por españoles o criollos fue el producto de una doble motivación. Económica una, política-militar la otra.

El ganado que hizo echar en el oriente del Río del Uruguay el gobernador Hernandarias, agregado al proveniente del Brasil, creció, inicialmente, sin interesar más que a los escasos indígenas que poblaban el territorio. Fueron los jesuitas los primeros que explotaron esta riqueza hasta que la escasez de ganado cimarrón en la Pampa promovió el inicio de las llamadas "vaquerías" (batidas o arreadas de ganado vacuno) en la Banda Oriental, llevadas a cabo por vecinos de Buenos Aires y Santa Fe. El gran número de cabezas existentes (CAMPAL, 1968:204) comenzó a decrecer rápidamente, planteándose conflictos entre quienes querían controlar ese ganado. Para lograrlo fue necesario asentarse definitivamente. En este sentido, el historiador Felipe Ferreiro afirmaba "...—parodiando al viejo Herodoto— que Uruguay... fue un don de la ganadería" (1937:9).

Santafesinos y bonaerenses comenzaron a vaquear en la Banda Oriental cuando mermaron sus reservas de ganado cerril, dando inicio al tardío proceso poblacional de este territorio. Partidas de "faeneros" o "changadores" que venían a encerrar el ganado en "rinconadas" con el fin de obtener cueros, permanecieron en esta tierra "en microcélulas dispersas anárquicamente por las diversas regiones" (FERREIRO, 1937:12).

Esta ocupación primaria del suelo atrajo también a los vecinos del norte de la Banda. La autoridad colonial portuguesa deseosa de extender su dominio hasta el Plata, aprovechó la debilidad del imperio de Su Majestad Católica y la asfixia económica de Buenos Aires sometida a los férreos intereses del monopolista comercio de Sevilla, para fundar la Colonia del Sacramento en 1680. Avanzada política y santuario del contraban-

dieron al hombre, como se afirma comúnmente, sino a los asentamientos del colonizador español.

3) El mayor aporte indígena al proceso poblacional del Uruguay lo constituyeron los guaraníes. Gran parte de la fuerza de trabajo de las estancias estaba formada por descendientes de los tapes misioneros, emigrados ante el fin de las Reducciones, como lo constataba hacia 1820 el viajero Saint Hilaire (1961:445).

do, no sólo significó el más serio intento llevado a cabo en el siglo XVII de aumentar el territorio bajo mando de Su Majestad Fidelísima, sino también el primer trasplante edilicio de Europa en nuestro territorio.⁽⁴⁾

Las "microcélulas" que citaba Ferreiro, pocos habitantes aportaron y su dispersión dificultó la creación de una trama de relaciones humanas, base de una sociedad asentada. Tendían a la disgregación, mientras que la ocupación urbana que iniciaron los portugueses corría por otra vía: llevaba a la constitución de la primera sociedad orgánica establecida en estas tierras. Sin embargo, finalmente, no fueron los portugueses los que llevaron a cabo esta tarea.

Ante su presencia, generalmente bajo la forma de incursiones armadas en todo el territorio, además de la creación de un centro urbano frente a Buenos Aires, la Corona española dispuso la ocupación permanente de la Banda septentrional del Río de la Plata.

A desgano, la gobernación de Buenos Aires cumplió con las órdenes de Felipe V, erigiendo otra ciudad amurallada en una pequeña península que cerraba la bahía situada al pie del cerro de Montevideo.

Esta segunda motivación política-militar no sólo impulsó el poblamiento de esta Banda. El choque hispano-lusitano fue también el responsable de la revaloración de estas tierras consideradas antes "de ningún provecho" por los buscadores de oro y plata, provocando el proceso de ocupación más joven y el más acentuadamente urbano del reino de Indias.

La motivación política aceleró y vertebró un proceso de ocupación que sólo lentamente, y en forma muy anárquica, fue llevado adelante por motivaciones económicas. La administración hispana planeó la creación de asentamientos de población agrupada con base económica agrícola que servirían de freno a la expansión portuguesa. Pero, este proyecto se opuso a la realidad: los recursos naturales empujaron a todos a la explotación ganadera y esta actividad no favoreció el afincamiento humano permanente. Por el contrario, las tendencias llevaron a la dispersión y propiciaron la penetración portuguesa.

La difícil conciliación entre el interés económico y el político-militar se mantuvo precariamente durante la corta época colonial haciendo eclosión al iniciarse el movimiento revolucionario.

2.2. Una economía que no necesita centros urbanos.

La economía ganadera exportadora rioplatense apareció cuando hubo una demanda continua en el exterior por cueros. Hasta ese momento, los ganados sólo eran requeridos para la subsistencia local. El inicio del sistema de "navíos de permiso", puso en marcha el negocio de exportación de pieles.

4) Esta primera fundación predecidida políticamente tampoco puede ser considerada como el inicio del posterior proceso de urbanización, pues al ocuparla las tropas españolas, perdió el papel director que le había adjudicado la autoridad portuguesa. De ahí en adelante, Colonia pasó a ser un pueblo más de la costa septentrional del Plata, bajo la dependencia administrativa de Buenos Aires.

La Banda Oriental fue ocupada, justamente, en busca de animales cerriles para hacer corambre dada la extinción de los "cimarrones" pampeanos. Cuando este primitivo método predatorio dio cuenta de todos los animales alzados fue necesario recurrir a la sistemática explotación de los vacunos. Las estancias, ya existentes desde hacía largo tiempo en Buenos Aires, se extendieron por toda el área platense.

Ella es la organización socio-económica básica del Río de la Plata. Consiste en un establecimiento dedicado a la explotación ganadera, cuya producción se orienta hacia un mercado exterior.⁽⁵⁾ Tendiendo al latifundio, ocupa escasa mano de obra y requiere inversiones poco significativas para su infraestructura. Tampoco le es necesario un sector anexo de servicios o subsistencia, pues el recurso natural que explota provee de casi todo lo indispensable y, además, es renovable. Moderna, al ser exportadora y monetaria, conserva rasgos primitivos para el manejo del ganado, el uso de la tierra y los medios de transporte para trasladar el producto al puerto.

Al asentarse en una zona originalmente vacía de hombres, generó una estructura social particular, no favoreció el nucleamiento familiar, provocó una alta movilidad horizontal y vertical y promovió un ambiente social de acento fuertemente igualitario, al mismo tiempo que conllevaba la existencia de liderazgos informales, que derivaron por sí mismos en fuentes de riqueza, poder político y prestigio⁽⁶⁾.

En puridad, la explotación ganadera no desencadena un proceso de desarrollo urbano. Al requerir mínimos servicios no concentra por sí grandes núcleos de hombres como en los casos de la agricultura intensiva o la explotación minera. Sus necesidades se limitan a las de transporte que se hace por huellas y rastrilladas, la índole del territorio no exige por su naturaleza obras previas y costosas de adecuación. Sólo un puerto, casi más precisamente un embarcadero, para enviar cueros a Europa, era absolutamente necesario a la estancia.

Los dictámenes políticos españoles determinaron que fuera Montevideo dicho puerto. Es esta la única relación a marcar entre urbanización y explo-

5) La estancia fue la base de toda la estructura económica. Los excedentes generados por la misma permitieron la inserción de estas tierras en el mercado europeo. El modelo de crecimiento basado en la salida al exterior de los excedentes es también aplicable al caso uruguayo, aunque en el período colonial, inicialmente, también hay que tener en cuenta la participación del aparato estatal en la economía.

Sobre esta teoría del "producto principal" o "staple theory" puede consultarse los artículos de H. Mindt y Richard E. Caves (THEBERGE comp. 1971:124 y 240 respectivamente) y Watkins (1963). Sempat adelantó el uso de este concepto aplicándolo al conjunto de la economía colonial de América Hispana (1972:14). Morse refiere las posibilidades de la "staple theory" para explicar las relaciones entre economía y urbanización en el caso platense (1975:32).

6) Históricamente, esta tipología ha mostrado distinciones según el carácter más o menos empresarial que se le asigna a la estancia por parte de sus propietarios. Al respecto ver Barrán y Nahum (1973:199 y ss.) y Halperin (1963:57 y ss.).

Para una visión de la estancia ganadera puede acudirse a las múltiples descripciones impresionistas que realizaron viajeros, memorialistas e historiadores, como John A. B. Beaumont (1957:93 a 97); William Mac Cann (1939: passim), Francisco Millau y Miraval (1947:38) Alejandro Magariños Cervantes (1963: 294 y ss.), Setembrino Pereda (1898, t. II), Leónharat (1926:525-535) entre otros.

tación pecuaria, ya que muy azarosa fue la existencia de los núcleos espontáneos de población aglomerada surgidos en las praderas, debido a las operaciones ganaderas.

La autoridad española, de acuerdo a lo establecido en las Leyes de Indias, trató que estas poblaciones se mantuvieran en base a la agricultura. Este fue el plan de los funcionarios coloniales que, así, intentaban una segunda forma de control sobre una población discolá, además del empleo de "partidas tranquilizadoras" de policías rurales y de fronteras. Pero el prospecto no tenía posibilidades de aplicación, pues los habitantes de los nuevos centros que se iban creando pronto trataban de dedicarse a la ganadería "distrayéndose del manejo de la pala" como señaló Eusebio Vidal, quien fuera comisionado por el virrey para fundar el pueblo de Florida. La facilidad de la explotación pecuaria ante la abundancia de ganado y sus escasas exigencias tecnológicas, unida a una demanda sostenida de cueros desde el exterior, hacía más atractiva esta forma de vida frente a la trabajosa y poco remunerativa labor agrícola. Los que debían llevar adelante el proyecto de colonización agraria llegaron a dudar de su factibilidad e incluso de su conveniencia. Un funcionario de la corona, sagaz observador y actor de nuestro poblamiento, Félix de Azara, luego de exponer las posibilidades de la agricultura y la ganadería, concluye en las ventajas de esta última y su informe de 1801 culmina con un grandioso plan para establecer una economía ganadera exportadora en gran escala, la cual habría supuesto ocupación para 33.000 peones en los campos, 15.000 en los saladeros y 2.500 marineros para el transporte al exterior (AZARA, 1943a:24). Otros, en la práctica, favorecieron el crecimiento de la ganadería y es más, trataron de participar de sus beneficios. No fue, entonces, la agricultura más que un anexo de los centros urbanos, más precisamente de Montevideo.

Con una agricultura poco desarrollada, reducida espacialmente al entorno de villas y pueblos, el predominio de la ganadería no impulsó el crecimiento de la población, permaneciendo casi vacías estas praderas, desestimulando un desarrollo urbano armónico. La única actividad económica que impulsó la urbanización fue el comercio. Este se localizó en los centros creados por decisión política que aseguraban un mercado mínimo para desenvolver esta función.

3. La voluntad de poblar de la autoridad virreinal

Fue a los niveles político, administrativo, militar, que se planteó la necesidad de poblar la Banda Oriental creando una serie de asentamientos urbanos para contener la expansión lusitana.

Se estableció así San Felipe y Santiago de Montevideo, que, con ese acto, al constituirse en la primera ciudad española fundada en el territorio⁽⁷⁾, dotada del mejor puerto natural del Río de la Plata, pasó a tener

7) Existía ya desde 1664 en territorio de la Banda Oriental, Santo Domingo de Soriano, producto de la conjunción de dos reducciones indígenas —de charrúas y chanaes— cuyo origen y evolución, en rigor, no incidió en el proceso de urbanización del conjunto del territorio de la Banda Oriental. Su posterior involución lo confirma.

una situación de primacía, apenas disputada por Colonia del Sacramento, a la cual los azares de la guerra eliminaron. Esta situación de privilegio se mantuvo a lo largo de la historia, obteniendo así, desde el inicio, la capitalidad plena de un hinterland que fue extendiéndose hacia el norte⁽⁸⁾

La autoridad política organizó a la ciudad de Montevideo siguiendo el esquema de "ciudad territorial mediterránea", y no el de "ciudad puerto", (la única fundada en el Río de la Plata de acuerdo a ese modelo fue Buenos Aires) pese a que su porvenir correría, precisa y principalmente, por su calidad de ciudad portuaria. Tal como ocurrió en otras ciudades de Latinoamérica, la planta urbana montevideana no correspondió a su futuro desarrollo y papel (HARDOY, 1975:49).

Poco después, a partir de esta ocupación inicial, los vecinos de Montevideo obtuvieron "suertes de estancia" en la jurisdicción de la ciudad. Un proceso de control de los ganados, llevó subsidiariamente al de la tierra y el de los hombres. No fueron estos repartos la causa que originó el latifundio, sino la acumulación de tierras producto de denuncias realizadas al amparo de la Real Instrucción para su venta y composición, que comenzó a aplicarse en la Banda Oriental en la séptima década del siglo XVIII⁽⁹⁾.

El crecimiento de la actividad pecuaria puso en movimiento el negocio portuario. El cuero, que antes se enviaba por Buenos Aires, pasó a exportarse por Montevideo. Pronto la función exportadora se expandió abarcando nuevas empresas comerciales. Desde 1764, al amparo del sistema de "navío de registro", Montevideo pasó a ser puerto de entrada —a nivel regional— para el comercio ultramarino, con capacidad para promover un comercio de tránsito con destinos finales en Buenos Aires y provincias del Interior, e incluso en el Pacífico. La aplicación del Reglamento de Libre Comercio (1778) favoreció aún más esta situación de privilegio. Un naciente "patriado" (REAL DE AZUA, 1961) tendió a devenir más multifuncional que el de la mayoría de otros centros urbanos de Indias y, en esta línea, emprendería actividades empresariales muy diversificadas que incluyeron todos los renglones de la exportación-importación (entre ellos la introducción de negros para todo el virreinato). También fueron armadores. Los buques aparejados en la ciudad, llegaron a los puertos del Océano Índico, en un tiempo en que Montevideo tuvo una significación marítima sustancial, como escala hacia Botany Bay o los centros del Pacífico de difícil abordaje por el Caribe.

8) En algunos casos, en América Latina, no fue tan claro este proceso de capitalidad plena. La ciudad inicialmente fundada no fue siempre la hegemónica de un territorio dado. Así, por ejemplo, en Río Grande do Sul estuvo durante largo tiempo en entredicho la hegemonía urbana entre Viamão, Rio Pardo y Porto Alegre. En la provincia de Entre Ríos, de características económicas rurales muy similares a la Banda Oriental, la capitalidad de Paraná fue largamente discutida por Concepción del Uruguay, situada sobre la margen del río del mismo nombre. En cambio, en Uruguay, Montevideo a nivel nacional, y cada uno de los pueblos cabeza de departamento, fueron siempre los más antiguos, y nunca vieron discutida su primacía, aún en los excepcionales casos en que ese pueblo no fuera el más importante (casos de Guadalupe, en Canelones y Maldonado, en el departamento del mismo nombre). Tampoco en este caso tomamos en cuenta a Santo Domingo de Soriano.

9) Uno de los autores de este trabajo ha desarrollado más ampliamente la influencia de la estructura rural en el crecimiento urbano (RIAL, 1979).

La ciudad evolucionó rápidamente y el primitivo villorrio amurallado se transformó en un pujante centro comercial, comenzando a molestar a la capital virreinal que retenía las llaves de las comunicaciones con el interior.⁽¹⁰⁾

La defensa de la frontera promovió la fundación de San Fernando de Maldonado, San Carlos, Villa de Melo, —que atendió también al resguardo de la vasta campiña este—, Nuestra Sra. de los Remedios de Rocha, San Gabriel de Batoví y Belén. Estas dos últimas combinadas con planes referidos a "arreglos de los campos".

La ampliación de la jurisdicción de Montevideo y su seguridad, motivó la creación de Las Piedras, Pando, San Juan Bautista (hoy Santa Lucía), San José, Guadalupe y Florida, sobre la base de las pequeñas agrupaciones espontáneas preexistentes. Hacia el este, Concepción de las Minas, completó el cuadro fundacional colonial.

De los innumerables informes y planes que elaboró la ilustrada generación de burócratas coloniales, que preveían la erección de pueblos, estas fueron las únicas realizaciones⁽¹¹⁾.

10) En 1783, el comisario Juan Francisco Aguirre, de la cuarta partida demarcadora de los límites establecidos por el Tratado de San Ildefonso noticiaba a su Rey, refiriéndose a Montevideo: "...Es casi único Puerto en el Río de la Plata; llave de las inmensas provincias de estos dominios; domina el tesoro de estas campañas que son los ganados; ha sido el principio de que se extienda la población que es en algún modo freno para que se contengan los portugueses en sus límites. Correspondiendo las providencias a este modo de pensar se ha procurado poblarla, fortalecerla y enriquecerla siendo ya en el día una colonia bien floreciente. La entrada y salida de la navegación a este puerto que como se ha visto es considerable, la fuerza militar que siempre se conserva en la plaza, y el crédito valor del tráfico de cueros que obtienen estos vecinos, son unos puntos de tanta estimación que cada vez harán más interesante esta fundación... Muchos de los vivientes a quienes he hablado conocieron a Montevideo formado de ranchos, que son las chozas de España; y se aturden contemplando la velocidad con que se ha levantado la ciudad. En verdad que está según la vemos: se compone de casas de materiales, la mayor parte de piedra, bastantes de dos altos, las más de tejados, y algunas de azoteas; más las que se levantan van por el estilo que se observa en Cádiz y sus cercanías, aunque ni de tanta capacidad, ni magnificencia pero que siempre conserva en chico su vista alegre y comodidad de repartimientos... La población de Montevideo podrá regularse en el día como de 6.000 personas o 1.000 familias, sin incluir nada de lo militar. Se compone de diversas especies de gentes o castas, entre las cuales es considerablemente mayor la blanca o española y entre ésta mayor la de Europa, respecto la patria. La ocupación de otras gentes son el comercio y las artes precisas a toda población. En el primero puede suponerse el de los que componen el de Europa y del país; los géneros de uno y otro ya se comprenden. Pero a más de los vecinos que tienen considerables estancias de ganados, son muchos más los que tienen pocos o ninguno, pero estos últimos son los que se conocen con el nombre de gauchos, y todos suministran el cuero. Sin embargo, todo ajuste y giro se hace a moneda cuya especie no escasea. Según algunos informes, aunque no tienen más apoyo que el juicio de los prácticos, puede regularse que esta población y sus dependencias consuman un millón de pesos anualmente. En esta suma debe entrar el mayor renglón del consumo que es aquella circulación tan ventajosa a toda población de los sueldos militares..." (AGUIRRE, 1949-1951 sp.).

Para una visión global del Montevideo del siglo XVIII puede consultarse, Capilla de Castellanos (1968) y Arredondo (1959).

11) Con motivo de la sustanciación del expediente sobre "el arreglo de los campos" o de otras actuaciones conexas, se sucedieron informes en los que reiteradamente se manifestó la necesidad de erigir poblaciones en "campaña" como medida de seguridad fron-

Fuera de la jurisdicción de Montevideo, en la zona más cercana a Buenos Aires, surgieron centros de reunión de los escasos habitantes de "campana" (12), de origen espontáneo, tal el caso de Víboras, Rosario del Colla, Dolores, Trinidad y Capilla Nueva de Mercedes.

Aparecieron casi siempre alrededor de una capilla, de una pulpería o en los aldeaños de un paso sobre un río o arroyo. Constituían el punto de reunión de la población de las parroquias o pagos circunvecinos en los días de fiesta y de todos aquellos que, careciendo de ganado, mataban su ocio entre zafra y zafra.

Estos pueblos no dispusieron del poder del Cabildo montevidiano que repartió tierras a sus vecinos. La más antigua villa de Soriano sólo pudo disponer de cinco leguas en sus alrededores. Santa Lucía, Pando y Minas, no obtuvieron suficientes campos para ejidos y chacras. El medio Cabildo de San José debió litigar por años por parte del territorio que se le concedió inicialmente.

De todos modos, la mayoría, pudieron subsistir con el amparo oficial proporcionado por la autoridad virreinal, que tuvo interés en mantener estos pueblos como avanzada en el control de la jurisdicción.

En otros casos, no se contó con esta protección y muy azarosa fue la existencia de los pueblos de Espinillo (desalojado y trasladado en más de una oportunidad), Rosario (el que, además de no disponer de tierras de

teriza o de control de los "vagos y mal entretenidos" o como forma de solucionar la situación de aquellos que carecían de una ocupación sedentaria. Entre ellos merecen atención:

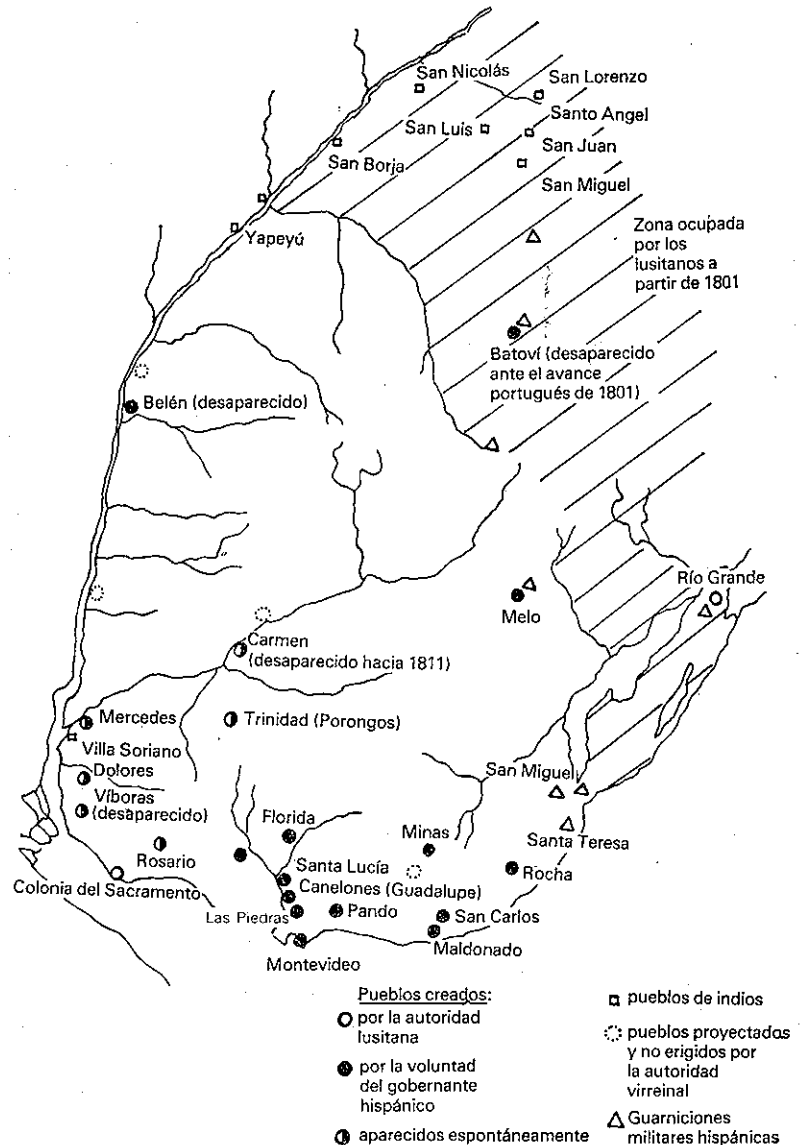
- El Informe de J.J. Sagasti (1782).
- El Informe de Francisco de Ortega y Monroy (1784).
- El Memorial de Antonio Pereira (1786).
- "Dos noticias sobre el estado de los campos..." (1794).
- El Informe al Virrey Melo de Portugal (1794).
- El Informe de Agustín de la Rosa (1795).
- El Informe de Joaquín de Soria al Virrey Avilés (1800).
- El Memorial de Félix de Azara (1801).
- "Reorganización y Plan de Seguridad..." de Miguel de Lastarria (1804).
- El Memorial de Antonio Pardo de Rivadeneira (1805).

Más específicamente los Autos del Virrey Avilés de 2 de enero (R.H. 1908 Nº 2:508 a 515) y 18 de marzo de 1800. (Archivo Artigas 1951 (II) 159 ss.), constituyen un plan de ocupación orgánico de la Banda Oriental tendiente a eliminar la inseguridad de la campana y los problemas en la zona fronteriza con el portugués.

Poco después sobre la base de las proposiciones de Félix de Azara, Miguel de Lastarria y Joaquín de Soria —entre otros— el Virrey Sobremonte dictó un nuevo Auto el 6 de mayo de 1805 referido al arreglo de los campos, venta y composición de tierras realengas en la frontera con Portugal, ordenando en su 7ª disposición la erección de poblaciones fronterizas, que se "coloquen de modo que formen entre sí una cadena que evite el continuo contrabando con las posesiones portuguesas". Constituyó el último plan orgánico referente a la solución de los problemas en las zonas limítrofes. No se debe pasar por alto, la previa e intensa actividad desplegada por el Virrey Vertiz para reubicar a los inmigrantes destinados a la fracasada colonización patagónica, la cual determinó la fundación de Minas, San José, San Juan Bautista y años más tarde Rocha, además de la que engrosó las poblaciones de San Carlos, Colonia, Maldonado, Guadalupe y aún la de Montevideo (APOLANT, 1970:135 y ss.).

12) Se denomina así a todo el territorio excluyendo a Montevideo, la capital. Comprende no sólo el ámbito rural, sino también los centros urbanos. Esto marca ya, desde el inicio del proceso, la contraposición entre Montevideo y el resto del país. También suele usarse el término "interior" con un contenido similar.

MAPA I. ASENTAMIENTOS URBANOS EN LA BANDA ORIENTAL EN LA EPOCA COLONIAL



chacra y ejido, soportó los intentos de desalojo promovidos por los Bethlemitas y el latifundista Francisco de Medina), Porongos (que se encontraba enclavado en campos de Ignacio de la Cuadra con quién debieron pleitear por largo tiempo sus vecinos), Víboras (pueblo finalmente desaparecido, que estaba situado en tierras denunciadas por el Administrador de la Real Renta de Correos Melchor de Albín, el que reiteradamente intentó desahuciarlo) y Carmen (situado en el actual departamento de Durazno, desapareció en 1811 luego de sufrir las fuertes presiones del denunciante de tierras Feliciano Correa).

Los propietarios trataron de eliminar esos pueblos que permitían la existencia de ganaderos sin tierra y abigeos y proporcionaban refugio a vagos, impidiendo el control de los hombres, casi más importante que el de los ganados. Con problemas generados por deficiencias en la titulación de las tierras en las que se asentaban, con estrechos o inexistentes ejidos que impedían la implementación de la más precaria agricultura o cualquier posible expansión, instalados en lugares poco propicios, sólo con la providencia oficial lograron perdurar. Aquellos que no la obtuvieron, sucumbieron como los casos de Víboras y Carmen; otros mantuvieron la condición de pueblos ahogados, como Trinidad, la antigua Porongos.

Todos estos villorrios tenían una planta física similar, con el trazado regular en damero y una plaza central. Pero, allí finalizaban las realizaciones previstas en las Leyes de Indias.

Con escasos habitantes, pocas funciones económicas y exiguo poder eran, por lo general, agrupaciones de ranchos de aspecto bastante miserable. No había dehesas, no disponían de terrenos propios, sus habitantes sobrevivían ejerciendo oficios artesanales, el comercio y, en menor medida, labrando pequeños fundos.

El mapa I muestra las zonas que recibieron preferente atención estatal: la costa platense y la frontera con Portugal. Era un plan que no preveía la estructuración del espacio interior comprendido entre la línea demarcatoria de los dominios luso-hispanos y los ríos. Este cinturón agrícola, perimetral, no pudo consolidarse en un país donde los hechos estaban indicando un destino ganadero.

El apoyo estatal se manifestó más fuertemente por la presencia de unos 7.000 hombres de armas⁽¹³⁾ en una población que, según Azara, apenas sobrepasaba los 30.000 habitantes. Sus salarios y abastecimientos, servidos por la Real Hacienda, debieron promover una mayor vida económica, más intensa que la esperada de la sola práctica de la actividad ganadera y, consiguientemente, un mayor desarrollo urbano.

Todo el norte del río Negro y el centro del país, en cambio, permaneció casi vacío; el interés privado no sustituyó la providencia estatal. Fue el dominio de los transeúntes, de los gauchos, llamados "vagos" y "mal entretenidos", quienes en alianza con el indio y el portugués, practicaban el corambre clandestino y el contrabando. Sin familia establecida, constituyeron

13) De acuerdo a la "Informação do Coronel Joaquim Xavier Curado sobre povoação e forças dos estabelecimentos Hespahnões" (PIVEL, 1957:46).

ron la contraparte de los pocos núcleos asentados en el campo, que trataban de formar una incipiente sociedad rural, surgida de las primigenias agrupaciones urbanas.

Sintetizando, la voluntad de poblar que expresó y concretó en la práctica la autoridad colonial, fue la responsable principal del proceso de urbanización de fines del siglo XVIII y comienzos del XIX en el territorio de la Banda Oriental. Acuciados por los imperativos de la coyuntura, los esfuerzos de los funcionarios españoles estuvieron encaminados, sobre todo, a estructurar una barrera urbana que estabilizara esa "frontera viva" e interpenetrada, transformándola en "frontera efectiva" a través de la fundación de centros poblados, basados en una vinculación sedentaria y doméstica entre el hombre y el suelo, por medio de la agricultura.

Pero los campos cultivados no sobrepasaron los marcos periurbanos. La impotencia imperial para resolver los urgentes problemas políticos y económicos en la nueva situación internacional, fue también incapacidad para trastocar la asignación de los recursos económicos naturales. Una tierra apta para la ganadería, una tierra donde vivir era, es, increíblemente fácil, dentro de las pocas necesidades que imponía un modelo productivo muy primitivo, la estancia, necesitaba un fuerte poder de contrabalance para imponer otra alternativa.

La voluntad de poblar de la autoridad virreinal quedó así doblemente mediatizada por la realidad: el vacío de poder en que ineluctablemente se fue hundiendo el imperio Español y una estructura económico-social ya irreductible a los planes administrativos posibles de proponer y ejecutar.

Una de las pruebas más evidentes del contrapunto entre lo planeado y lo realizable la proporcionó Azara, quien en sus escritos expresó una flagrante dualidad de criterio. En su informe a Avilés propuso la consolidación de la frontera con Portugal mediante la formación de pueblos y capillas cada 20 leguas que se sostendrían con la práctica de la agricultura. Sin embargo, en el informe de 1801, ya citado, promovía una explotación centrada casi exclusivamente en la ganadería, a sabiendas del papel disgregador en lo social de esta actividad.

El contrapunto se mantendrá a lo largo del tiempo. Los diversos proyectos de un país ideal siempre encontraron una barrera: una estructura económico ganadera asentada sobre un vacío demográfico, determinaba el quantum de lo posible.

Esta voluntad de poblar mediatizada tampoco consiguió estructurar una red vial importante; tan sólo había una tenue línea de comunicaciones constituida por rutas y orientaciones reducidas a tres rumbos marcados por los extremos que comunicaban, en el litoral, en el centro y en la costa, mientras el resto eran esas huellas, rastrilladas y pasos, más vagos e indefinidos aún, recorridos por los transeúntes de campaña y solo conocidos por los baqueanos⁽¹⁴⁾.

14) A este respecto se puede consultar el "Derrotero para los puntos convenientes para las jornadas de la Capilla de Mercedes hasta Montevideo, juntamente a una especificación de los pasos del Río Negro, de sus vertientes hacia su desagadero en el Uruguay". Informe realizado el 17 de octubre de 1812 en la villa de Concepción del Uruguay para el ejército patriota, dado sus conocimientos del territorio oriental por el baqueano Cayetano Bermúdez (BONAVITA, 1954: 9 y ss.).

Puede agregarse que en verdad no había necesidad de caminos fijos y estables, al no existir accidentes geográficos merecedores de obras de infraestructura de transporte especial, no exigiendo tampoco la circulación productiva una red vial propiamente dicha. El abastecimiento se hacía por vía fundamentalmente marítima, para las comunicaciones terrestres alcanzaba la carreta y el caballo.

Pero, si bien las fundaciones coloniales de núcleos urbanos no requirieron un sistema de comunicaciones que las estructurara, formando una red, esta voluntad de poblar consiguió delinear un esquema urbano básico que devino permanente:

- 1) una ciudad-puerto principal: Montevideo;
- 2) una serie de pequeñas villas o pueblos que cumplían papeles subalternos y eran centros donde con dificultades trataba de afirmarse la autoridad estatal.
- 3) los puntos de ocasional concentración rural en torno a una pulpería, una capilla o un vado importante, centros de sociabilidad míserimos para las vastas praderas circundantes.

Este esquema se adecua perfectamente a las características de una Banda Oriental que ha sido definida en torno a tres componentes básicos: la pradera, la frontera y el puerto (Reyes Abadía, 1966:passim).

4. El vacío demográfico.

Pocas y poco confiables son las estadísticas que hemos heredado. No se ha emprendido el registro sistemático de archivos parroquiales —fuente fundamental— para indicar a cuanto ascendía la población asentada que residía en el territorio. El trabajo del doctor Juan A. Apolant (1966), realizado desde un punto de vista genealógico, aporta datos referentes a Montevideo en sus primeros setenta años, pero este estudio no incluye, entre otros, a la población negra y los cuerpos militares.

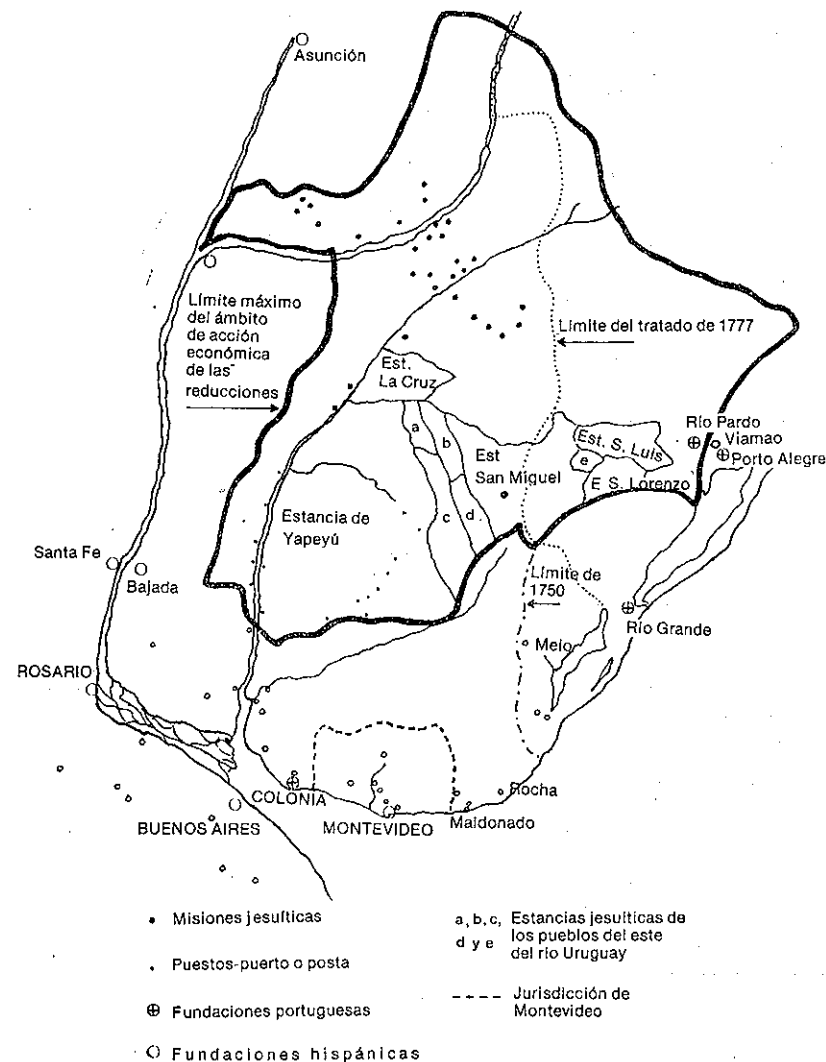
El cuadro II indica las pocas cifras disponibles para la principal ciudad de la Banda Oriental en el período colonial.

Las apreciaciones de Azara parecen elevadas, mientras que, por el contrario resultan algo bajas las de Apolant, aún sin contar el personal militar y los africanos esclavos, dado que este último sólo tuvo en cuenta a quienes posteriormente tuvieron descendencia.

El resto del territorio estaba poco poblado y sus habitantes no fueron registrados por ninguna autoridad. En el Cuadro I reproducimos las cifras que atribuyó Azara al territorio de la Banda Oriental, distribuyendo las que pertenecen al Uruguay de acuerdo a la división política actual.

De los datos expuestos resulta que si tomamos en cuenta la población que residía en la futura República Oriental del Uruguay, un 51 % lo hacía en Montevideo y sus extramuros (15.245 habitantes sobre 29.835); el porcentaje se eleva al 69 % si consideramos todos los habitantes de su jurisdicción

MAPA II. CENTROS POBLADOS DEL RIO DE LA PLATA EN LA EPOCA COLONIAL



**CUADRO I:
POBLACION DE LOS PUEBLOS DE LA BANDA ORIENTAL
Y MISIONES ORIENTALES A COMIENZOS DEL SIGLO XIX**

Clasificación de Azara (*)	Nombre del Centro Urbano	Población	Población por departamentos actuales	Jurisdicción
C	Montevideo	15.245	(m) 15.245	
V	Canelon (sic)	3.500		
V	Santa Lucía	460d.		
P	Piedras	800d.		
V	Pando **	300d.	(c) 5.060	
V	San José	350d.	350	20.655(JM)
V	Colonia Real de San Carlos	300d.		
P	Víboras	200d.		
P	Colla	1.500d.	2.300	
P	Mercedes	300d.		
P	Espinillo	850d.		
Y	Santo Dgo. de Soriano	1.300d.		
		1.700d.	2.850	5.150(JCBs.As.)
C	Maldonado	2.000d.		
V	San Carlos	400d.	2.400	
V	Rocha	350d.		
F	San Miguel	40		
F	Santa Teresa	120	510	
V	Minas **	450	450	
V	Melo	820	820	4.180(JMBs.As.)
V	Batoví	948		
F	Santa Tecla	190		1.138 (Bs.As.)
Y	San Borja	1.800		
Y	San Nicolás	3.667		
Y	San Miguel	1.986		
Y	San Lorenzo	1.275		
Y	San Juan	2.388		
Y	San Miguel	1.973		
Y	San Luis	3.500		16.589 (YAP)
Total en el territorio actual del Uruguay			29.985	
Total en la Banda Oriental del Uruguay en la época Colonial				47.712

(m) Montevideo.
(c): Canelones.
(JM): Jurisdicción de Montevideo; (JCBs.As.): Jurisdicción de Colonia dependiente de Buenos Aires; (JMBs.As.): jurisdicción de Maldonado dependiente de Buenos Aires; (Bs.As.): dependientes de Buenos Aires; (YAP): dependientes de Yapeyú.

(*) C: ciudades; V: villas; P: parroquias; Y: pueblo de indios; F: fortalezas militares.
(**) Pando y Minas, aunque estaban situados en la jurisdicción de Montevideo dependían de la Real Hacienda de Maldonado. Por razones de presentación gráfica incluimos a Minas totalmente en esta última agrupación.
Azara advierte que "solo las ciudades y pueblos de indios y pardos están a manera de pueblos, y las demás parroquias con las casas desparramadas... esto es que las parroquias tienen las Casas desparramadas por los campos". También agrega que "el número de almas en muchas se ha puesto a juicio prudente, por no haberse hecho hasta hoy listas de su vecindario", de ahí las d. (dudosos) que agrega en las estimaciones.
Entendemos que las consideraciones actuales respecto a que debe considerarse población urbana y rural son irrelevantes en esta situación. En efecto, todas estas concentraciones cumplían con una función sea administrativa, religiosa o de comercialización y pueden ser consideradas urbanas, pese a que en algunos casos no son más que centros de reunión de la población rural.
FUENTE: Azara (1943: 228 y ss.).

**CUADRO II
POBLACION DE LA JURISDICCION DE MONTEVIDEO
EN LA EPOCA COLONIAL**

AÑO	Población en la ciudad (*)	Población en la jurisdicción (*)	Población en la ciudad	Población en la ciudad más extramuros	Población en la jurisdicción
1726	(núcleo inicial)	130/135 Hab.			
1729		300 "			
1747		600 "			
1757		1.100 "			
1761	1.130	1.600 "			
1772/.	1.150	3.300 "			
1778	1.800	4.600 "			
1780	1.900	5.000 "			
1796				15.245(***)	20.655(***)
1805	5.915	8.741 "	9.359 (**)	14.805(**)	

(*) Tomado de Apolant (1966:830) no incluyen a los esclavos ni a los integrantes de las guarniciones militares.
(**) Datos provenientes del padrón levantado por Vedia, recogidos por Lamas y publicados por Arredondo (1928).
(***) Estimación de Azara de 1797 ((1943:228).

dicción (20.655 hab.). Un índice de concentración¹⁵⁾ único posible de calcular de acuerdo a estos datos, tomando como referencia a esa misma extensión territorial, la ciudad y sus extramuros, es significativamente alto: 1,03.

Al norte, en el actual estado brasileño de Río Grande do Sul, se encontraba el otro polo de concentración de población de la zona platense: las antiguas Misiones guaraníicas. Desde la expulsión de los creadores de los campos reduccionarios, se encontraban en decadencia y en 1801 pasaron definitivamente al dominio portugués. Entre las Doctrinas tapes y las nuevas fundaciones de la autoridad colonial quedaba un gran vacío que heredó el nuevo Estado. Los jesuitas, y sus sucesores laicos, dispusieron de "puertos-puestos" y "postas-puestos" (CAMPAL, 1968:200) en las dilatadas estancias de las Reducciones, que alcanzaban al norte del Río Negro. Pero no puede señalarse continuidad entre estos asentamientos y los hoy existentes. Además, esas pequeñas dependencias no eran más que instalaciones administrativas de las grandes estancias misioneras, careciendo de entidad suficiente en lo poblacional como para poder colocarlos como antecedentes de urbanización.

La población y los centros de aglomeración se concentraron en el sur, en una franja paralela al litoral del bajo Uruguay, que continuaba por la costa platense y se prolongaba al Este hasta Melo, en la frontera con los lusitanos. En el resto de la campaña imperaba el vacío demográfico. Sus pobladores dispersos por el territorio, poco arraigados al suelo, transitando de un lado a otro, seguramente escasos en número, dejaron muy pocos testimonios de sus acciones.

Esta distribución espacial marcó profundamente una permanencia histórica que se reitera en el presente señalando el predominio de la zona sur tanto en densidad como en urbanización, y, también desde el origen mismo del proceso, la fuerte primacía de Montevideo sobre los demás centros urbanos.

5. "Tiempos revueltos, tiempos de todo"

Entre 1810 y 1825, el edificio colonial hispano-lusitano tan trabajosamente levantado en América Latina se derrumbó, sin que apareciera una construcción que lo reemplazara con mediana eficacia. La empresa independentista, apéndice del gran movimiento atlántico que abarcó a la revolución americana y francesa, culminó, tras una década larga, con éxito en el Plata. Pero con esta, llegaron también la guerra civil, la militarización de la sociedad, la paralización económica, la ruralización del poder, los cambios de mano en la propiedad, saqueos, robos... (HALPERIN 1972 y 1972 a passim). En el período colonial las campañas fueron inseguras por la acción más o menos delictiva de los indios y de los hombres libres, gauchos o gauderios, pero, en último término, ello no pasó del nivel episódico; ahora, la guerra fue el estado normal de la región. Fueron sin duda "tiempos revueltos, tiempos de todo".

15) A partir de la fórmula $IC = \frac{\text{Población de Montevideo}}{\text{Total de Población} - \text{Población de Montevideo}}$

Por sobre todo este desorden, los herederos del poder colonial trataron de arribar a un nuevo orden. En estas marchas y contramarchas, la dirigencia emergente de letrados urbanos y caudillos rurales buscó un destino al país y sus componentes, bajo la discreta pero atenta vigilancia —cuando no intervención abierta— de las estaciones navales europeas, especialmente la británica.

El primer gran problema, cuya resolución se impuso y demoró largo tiempo fue el de la definición de los espacios políticos nacionales. Frustrada la corta experiencia virreinal, Buenos Aires, que intentó mantener bajo nuevas formas el centralismo, chocó con la disidencia encabezada por el litoral, acaudillada por Artigas. La guerra civil subsiguiente eliminó el Protectorado, una posible alternativa de organización, dando paso, además, a otro intento: el Cisplatino. Por primera vez, la Corona portuguesa y luego su heredera, la imperial brasileña, administraron en su totalidad la Banda Oriental. Pero el poder se deshizo y se volvió a rehacer, bajo la forma de un Estado independiente que, a poco, quedó envuelto en contiendas intestinas, pronto convertidas en regionales, como la Guerra Grande de la década de 1840 y la Cruzada florista de 1863, episodios que culminaron —conjuntamente con otros similares del entorno platense— en la acción contra el Paraguay de López.

Aunque en muchos lugares de América Latina, en este período, las ciudades perdieron el lugar hegemónico que habían tenido en los tiempos hispánicos (MORSE, 1975: 31), en nuestro territorio, los centros urbanos actuaron como refugio ante la despoblación de la insegura campaña. En 1853, el Jefe Político de Maldonado, D. Quintín Correa destacaba, en un informe respecto a la situación de su Departamento, que a consecuencia de las prolongadas luchas sucedidas la "tercera parte de los vecinos de campaña estaba concentrado en los pueblos, después de tener abandonados por algunos años sus establecimientos, de manera que cuando volvieron a ellos no encontraron más que ruinas y algunos ni vestigios de sus antiguas poblaciones" (E.C.P. Nº 2100, 13/2/1853).

La incipiente ruralización manifestada entre 1811 y 1851, con la emergencia de una violencia endémica fue rápidamente contrarrestada por la acción de las élites urbanas, quienes lograron afianzar su predominio o por lo menos establecer un equilibrio en las fases más agudas de las crisis políticas que se sucedieron. Los caudillos rurales, si bien llegaron en algún caso a configurar planes contrapuestos, en cierto modo, a los del sector dirigente urbano, carecieron de capacidad operativa para llevarlos a cabo y en último término, el poder decisorio —aunque mediatizado por el caudillo de la hora— quedó en manos de aquel, más precisamente, del residente en Montevideo.

Trascendiendo a esas alternativas, las poblaciones crecieron con altibajos. Se crearon nuevos centros urbanos y la actividad económica de los mismos continuó también, con vaivenes que fueron de la paralización a la prosperidad. Sobre este telón de fondo ruralizante y turbulento, debemos proyectar la evolución que fue experimentando el esquema urbano colonial y por encima de las visiones desoladoras que aportan protagonistas y

testigos¹⁶⁾ es posible pautar una serie de cambios cualitativos que llevaron a fines del período, a la prefiguración de una red urbana nacional.

Marcar las transformaciones, significa contrastar los proyectos y las realizaciones, —la “quimera de la libre navegación” y el comercio de tránsito, la “utopía agraria” y la realidad ganadera, la inmigración “deseada” y su radicación urbana, los “prospectos políticos” y las necesidades de una organización estatal. La distancia que existió entre estos y su concreción señaló los límites dentro de los que se fue conformando dicha prefiguración.

6. La “quimera de la libre navegación”

A partir del Congreso de Viena, fue notorio el convencimiento de las potencias europeas, especialmente Inglaterra, respecto a las posibilidades que la libre navegación de los ríos abriría para su comercio. Esta fe, que alcanzó grados quiméricos, como señala Panikkar (1966), para el caso chino¹⁷⁾, también se manifestó en el cono sur-atlántico.

La negociación de 1828, la abierta intervención anglo-francesa de la década del cuarenta e incluso el posterior episodio paraguayo del 60, tuvieron entre otros motivos, el esfuerzo en pos de la libre navegación del sistema fluvial platense. En esos tiempos se supuso que remontando los ríos interiores se llegaría a un nuevo “El Dorado”, identificado con el Paraguay regido —en aislamiento— por la férrea mano del Dr. Gaspar Rodríguez de Francia. Según P. Winn, “Un estudio de Foreign Office declaró que la Cuenca del Plata era un ‘país que por su extensión, puede ser considerado capaz de consumir la mayor parte de lo que la Gran Bretaña produzca, aún con el multiplicado poder de sus máquinas a vapor’. Este texto era representativo de un estado mental de las autoridades y del comercio que habían sucumbido ante el mito del “Gran Mercado Paraguayo”, una vieja misión beatífica de las fecundas poblaciones del interior de América del Sur...” (1975:22).

16) Como ejemplo de estas visiones desoladoras pueden consultarse entre otros: A un protagonista de los episodios revolucionarios: Dámaso A. Larrañaga, “Diario de Viaje de Montevideo a Paysandú” 1815 (1924 passim).

A dos viajeros, por otra parte agudos observadores: Auguste de Saint Hilaire, “Voyage á Río Grande (Brasil)”, Orleans, 1877, quien se refiere en general a todo el territorio oriental o a su compatriota Jean Isidore Audovin que describe la miserable e indigente situación de Bella Unión en 1832 en la “Revue des Deux Mondes”, Suplemento del Tomo II, París, 1834.

A los archivos de una nación extranjera interesada: “British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826...” (Robin A. Humphreys ed., Londres 1940), especialmente los informes del cónsul Thomas Samuel Hood, representante británico en Montevideo, F.O. 51/1.

A un memorialista descendiente de una familia patricia, como constata Julio Lerena Juanicó en “Crónica de un hogar montevideano durante los tiempos de la Colonia y de la Patria Vieja... (1776-1845)”.

A una visión estatal: la Memoria del Ministro de Gobierno Florentino Castellanos de 1853.

17) En Panikkar (1966:132 y 190); también sobre el particular véase Pierre Renouvin (1964 II (1): 51, 179 y 252).

Esta ensoñación despertó también el interés de una potencia novel: Estados Unidos. Un miembro de la Sociedad de Geografía, De Witt Bloodgood, elevó un entusiasta memorial al Ministerio de Marina de Washington interesándolo en las posibilidades de un teórico mercado platino de 10.000.000 de habitantes distribuidos en 100.000 kilómetros cuadrados, cuyo desarrollo se obtendría con la apertura de los ríos de la cuenca platense (E. C. P. Nº 2304, 28/10/1853).

Aunque este mercado fue en realidad ilusorio, el sistema fluvial sirvió efectivamente para comunicar el “continente” entrerriano, la Provincia de Río Grande del Sur y el Matto Grosso, además del propio Paraguay permitiendo un tráfico interregional mucho más reducido que el previsto teóricamente. Los comerciantes montevidianos trataron de captar este intercambio sirviendo su puerto franco de depósito para toda la cuenca platense, dando origen a un comercio de tránsito de regular entidad, que se constituyó en un eslabonamiento favorable del desarrollo económico, inducido por las exportaciones de productos primarios.

Pero los intereses hanseáticos de la elite capitalina debieron enfrentarse a los simétricos de su similar bonaerense. Esta puja, lejos de ser nueva se remontaba a los tiempos coloniales, prolongándose en el período revolucionario y en los comienzos de la vida independiente. Una memoria de Hacienda Pública de Buenos Aires de 1834, redactada por Pedro de Angelis, consignó con pena y temor el éxito de Montevideo, debido a su puerto natural y su legislación más liberal (Acevedo, 1933, II: 38). El referido historiador compatriota agrega seguidamente que uno de los principales motivos de la Guerra Grande fue “el propósito de pegarle al Puerto de Montevideo un marronazo que permitiera al de Buenos Aires recuperar su viejo poderío en el Río de la Plata”. Una opinión similar tenía el editorialista del Times londinense hacia 1852. “La Banda Oriental, cuya independencia fue objeto de nuestro propio país establecer y asegurar en 1828, a poco de la emancipación de las colonias sudamericanas, fue oprimida e invadida por un ejército argentino, bajo el pretexto de solucionar los problemas internos de este estado, pero en realidad con el propósito de destruir la competencia comercial y el crédito de Montevideo” (THE TIMES, 20/2/1852, apud, La Opinión Cultural 1977:12).

En la década del 60 la importancia del comercio de tránsito fue notoria no solo para la capital uruguaya, sino para las ciudades de ambos márgenes del río Uruguay (ORTIZ, 1955, I:79) e incluso por sus proyecciones riograndenses (HOLANDA 1972, IV: 473). A partir de 1880, fue perdiendo paulatinamente trascendencia, aunque igualmente el alto comercio montevidiano trató, hasta principios del siglo XX, de mantenerlo “a outrance” (MOURAT, 1973), pero el cerramiento de las fronteras políticas, el tendido de las redes ferrocarrileras y las definiciones de política económica de los países limítrofes lo hicieron imposible.

Sobre esta base comercial, el desarrollo de Montevideo osciló entre la prosperidad y el estancamiento, según fuera favorable o no la coyuntura económica. Usufructuando los ciclos de bonanza se enriqueció, adquirió un ambiente cosmopolita y demandó crecientes importaciones europeas. Aumentó su población, apareciendo una ciudad “nueva”, que se adosó al viejo

casco colonial derrumbando las murallas que lo encerraban. Al tiempo, nuevos "barrios-pueblos" se formaron en sus alrededores, en un proceso de descentralización y concentración simultáneas (URUGUAY, I.T.U., 1957 *passim*).

Este comercio de tránsito y su corolario, el contrabando, también permitió el desarrollo de centros subsidiarios en el litoral del río Uruguay: Bella Unión, Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes, Nueva Palmira y Carmelo.

El caso más notable fue Salto,¹⁸ que junto a Paysandú constituyeron las primeras agrupaciones urbanas al norte del río Negro. Fundado en 1817, al lado de un campamento militar lusitano, se transformó, gracias a su posición geográfica inmediata a los rápidos que vedaban la navegación río arriba, en el más importante punto de concentración y distribución comercial de toda la zona septentrional de la República. Antes de la Guerra Grande, según expresó su Junta Económica (ACEVEDO, 1933, II:402) se hallaba el departamento en un estado floreciente y absorbía el comercio de cuatro fronteras: Brasil, Corrientes, Entre Ríos y Paraguay. Por decreto de 14/9/1848, buscando paliar las peores consecuencias de la contienda mencionada, el gobierno del Cerrito autorizaba a Salto a comerciar con Río Grande (MAGARIÑOS DE MELLO, 1948:399). Restablecida la paz, la ciudad recuperó su carácter de punto terminal de tráfico proveniente de Montevideo o Buenos Aires constituyéndose en "...el centro del intercambio mercantil del alto Uruguay, Constitución, Belén, Santa Rosa del Cuareim, San Eugenio, Tacuarembó, Rivera, San Juan Bautista, Santa Ana do Livramento, Itaqué, San Borja y los pueblos más meridionales de las Misiones en el Brasil...: conquistábase por vía brasilera, además, el grupo de plazas correntinas que divide el río: Monte Caseros, Paso de los Libres, Santo Tomé". (FERNANDEZ SALDAÑA, 1920: 277/78).

Esto a su vez permitió el desarrollo de núcleos subsidiarios como Santa Rosa que alcanzó a movilizar unas 8.000 toneladas anuales en tránsito. Así, Salto creó un área de influencia, relevante a escala regional, que supo de importantes contactos con las lejanas —de acuerdo a las distancia-tiempo de la época— villas de San Fructuoso y Melo. La trascendencia de esta corriente de intercambio se manifestó incluso a niveles ideológicos-políticos, al crearse una "Comisión de Vigilancia", compuesta por agentes consulares acreditados y vecinos de respetabilidad, unidos más allá de sus divisas partidarias, que tuvo como única meta fomentar y proteger este desarrollo comercial.

En menor medida, el más antiguo pueblo de Paysandú realizó una actividad similar. La mayor parte de su comercio estaba en manos extranjeras, especialmente de franceses e italianos. La vieja Colonia aunque sirvió de apoyo a la navegación fluvial no llegó nunca a replantear una posibilidad de constituirse en un puerto alternativo de Montevideo.

18) Aunque se ha sostenido un origen más antiguo para Salto, las investigaciones de Anibal Barrios Pintos (1968) ponen en claro el origen de la ciudad en la ocupación portuguesa. A su vez, según el referido autor, Paysandú recién a partir de la dominación luso-brasileña, lograría su afianzamiento como pueblo organizado, (BARRIOS, 1971: 416).

Concluyendo: si bien las ilusiones encendidas por las perspectivas de la libre navegación se revelaron quiméricas y su consecuencia fundamental, el comercio de libre tránsito junto al siempre presente contrabando, no determinó la fundación de ningún centro poblado, el proceso alcanzó en cambio a promover, no sólo el desarrollo urbano de Montevideo, sino el de la región litoraleña sobre el Uruguay, especialmente la del norte del Río Negro. Este espacio escasamente poblado, que había sufrido las peores instancias del período de guerra y revolución que se inauguró en 1811, tuvo en Salto y Paysandú los núcleos urbanos de mayor significación y progreso. Quizás, si el comercio de tránsito hubiese alcanzado sus últimas consecuencias, crear un amplio ámbito regional de integración económica, seguramente otra habría sido la configuración de la incipiente red urbana —y no nos referimos solamente a la nacional—. Pero su debilidad radicaba en que fue el resultado de coyunturas, alternándose las favorables con las desfavorables en un ritmo espasmódico, que impedía toda posibilidad de crecimiento regular y constante.

7. La "utopía agraria" y la realidad ganadera.

Una de las medidas que el núcleo dirigente comerciante, estanciero, letrado, propuso para liquidar la situación de guerra permanente fue transformar al gaucho en agricultor, o mejor aún sustituirlo por inmigrantes europeos. Los informes y recomendaciones abundaron. El Ingeniero E. Penot en 1853 —para tomar un ejemplo entre muchos— contra las estimaciones más o menos tradicionales, calculó que descontando, incluso, los gastos de parcelas no explotadas, la legua cuadrada dedicada a la plantación de trigo produciría una renta de 72.000 patacones en lugar de los 2.690 que rendía dedicada a la ganadería; multiplicando a su vez estas cifras por las 18.000 leguas cuadradas de la República, llegaba a la espectacular suma de 566 millones de patacones contra los 20 que normalmente se obtenían de la explotación vacuna. A su vez este dinero invertido sucesivamente permitiría llegar a contar con un capital inmueble de 2 billones 400 millones al valorizarse la tierra.

Más allá de estas cifras, desarrolla toda una visión de lo que significaría desde el punto de vista social y político, la agricultura combinada con la formación de colonias de inmigrantes.¹⁹

Frente a este futuro encantado de nuestro medio rural, debemos anteponer la dura realidad como la planteó, por ejemplo, Carlos Robillard en su

19) Eugenio Penot: "Lo que era el Estado Oriental hace diez años, lo que es hoy, lo que podría ser" (Uruguay, I.H.A., Carpeta 170), agrega en su análisis que "como toda población agrícola, es esencialmente pasiva, dedicada a su rincón que no debe perder un momento de vista, que además su elemento era tomado fuera del país, y en consecuencia fuera de nuestras enemistades naturales.

...Abridle un gran camino en el mismo corazón del país y a lo largo de esta gran arteria civilizadora, y de distancia en distancia, estableced vuestras colonias nacientes, cuyos productos podrán así llegar fácilmente a la capital. Cada una de estas colonias que crecerá rápidamente y que formará pueblos y ciudades, será en el medio de los desiertos de vuestros campos, una etapa de la civilización y del progreso, que partiendo de Montevideo, el centro, el hogar generador, irá con el tiempo a resplandecer sobre todos los puntos del país, sobre cada uno de estos puntos, organizándose centros administrativos y adecua-

"Exposición sobre Agricultura" y proyecto sobre administración presentados al Directorio de la Sociedad Agrícola del Rosario Oriental, en donde describe la desesperante situación de la población agrícola de Montevideo y Canelones. "Cada chacra, grande o chica, no tiene por lo regular más edificios que dos miserables ranchos...; el principal se compone de una o dos piezas oscuras y hediondas, sin muebles... a veces no hay ni una mesa ni una silla. Todos comen en un mismo plato de lata y beben en un mismo jarro... El labrador oriental no tiene donde guardar los granos que recoge, sino en un rincón de su rancho que ocupa con su numerosa familia. Si su cosecha es algo importante, tiene que venderla a cualquier precio, sin poder esperar una época más ventajosa... El labrador oriental no vende producto ninguno más que algunas carradas de trigo y un poco de maíz..." (MONTAÑEZ, 1948:11, 12).

De todos modos, en los prospectos del sector dirigente, la combinación de inmigración y agricultura había constituido el medio perfecto para encauzar al país, a pesar de que observadores objetivos como el cónsul francés Barádere, constataron que era la ganadería la verdadera riqueza. Pero no dejaban de anotar también que las revoluciones, sólo podrían ser eliminadas cuando "la campaña casi desierta, que empieza por así decirlo en las puertas de Montevideo, sea cubierta de aldeas y ciudades que le sirvan de reductos avanzados" (BARADERE, 1958:465).

Finalizada la Guerra Grande, el gobierno intentó promover la agricultura con población nacional indigente y dispersa, pero tampoco tuvo éxito. El Ministro de Gobierno Florentino Castellanos, en su Memoria del año 1853 señalaba cómo había fracasado el intento gubernamental de reconcentrar dicha población en los pueblos, estableciéndola en sus ejidos, dado que "no se presentaban los interesados; porque era preciso levantarles casas y darles para los primeros gastos de su establecimiento en la agricultura... El gobierno carecía de recursos para llevar a cabo esta medida que si bien modificaría la suerte de esas familias desgraciadas, y con el tiempo de nuestro país, no por eso dejaba de ofrecer dificultades por ciertas resistencias que se traslucían en los necesitados. Ellos nada habían pedido, y por consiguiente se consideraban con derecho y en libertad de no aceptar dichas condiciones".

Fracasado este intento, el propio F. Castellanos planteó, en la Memoria citada: "La inmigración voluntaria que hasta ahora ha recibido el país se fija generalmente en la capital y en el litoral de nuestros ríos; y es preciso que afluya también al interior para fecundar nuestro suelo. Si se consigue arraigar en nuestro suelo la agricultura a que tiende la inmigración, el espíritu de independencia que está desarrollado en los hábitos de nues-

do a las necesidades militares destinadas a detener si fuera necesario el avance de vuestros gauchos, que siempre a caballo, no poseyendo nada, y partiendo sin tener nada para preservar, ni a conservar, encontrándose, tan bien aquí, como allá, no ganando nada, no perdiendo nada con desplazarse, pues ellos tienen siempre el agua del arroyo para saciar la sed, el lazo para apresar el buey, un cuchillo para matarle y despedazarlo, su recado por lecho, aventureros con capitán, descuidados en todo, verdaderos filósofos del desierto, llevando siempre toda su fortuna con ellos, siguiendo al primer jefe ambicioso que se presenta y van, en su seguimiento, a llevar la confusión y el desorden en el país, derrocar, cambiar los gobiernos establecidos que no tienen ningún medio de disputarles la campaña".

tros pastores irá declinando y habrá más estímulo para la guarda de las personas y de las propiedades, porque el hombre se liga más al suelo que labra con sus manos y riega con su sudor". (E.C.P. Nº 2.120 10/3/1853).

Consustanciada con estas ideas se formó la "Sociedad de Población y Fomento" y la "Asociación Protectora del Inmigrante"⁽²⁰⁾ a cuyo frente estuvieron conocidas figuras de las élites montevideanas, se promovió la ley de colonización de 1853 y se procuró fundar pueblos en la frontera.

Este vasto plan, sin embargo, estaba destinado a dar pocos resultados efectivos. En el período, sólo en el Departamento de Colonia se instalaron establecimientos más o menos importantes y permanentes: las colonias Estrella, Arrúe, Belgrano y Claré en la zona de Carmelo entre 1846 y 1876 y en la del Rosario Oriental, a partir de 1859, la Valdense, Suiza, Piamontesa, etc.⁽²¹⁾ Las colonias pese a todo, muy pronto reconvirtieron sus iniciales planes agrícolas hacia la ganadería o a la explotación mixta desarrollando en lugar del cuero y el tasajo, la producción de derivados de la lechería. Alberto Boerger atribuyó esta reconversión a las diferentes actitudes del agricultor germano y el latino, al bajo rendimiento agrícola y a los inconvenientes climáticos (1929, s.p.).

Pero el fracaso de la colonización, se debió fundamentalmente a que esta se encaró como un operativo de parcelación de predios rurales, con un fin principal de especulación inmobiliaria, realizada por capitalistas, que actuaban al amparo de una legislación liberal que permitió su accionar. La primera ley sobre el particular, de junio de 1853, exoneró de derechos y habilitó puertos a las empresas de colonización extranjeras;⁽²²⁾ un espíritu similar tuvo la escritura dada por el Gobierno a la Sociedad de Población y Fomento el 4 de agosto de 1853, otorgándole la concesión de colonizar los terrenos libres de propios, ejido y solares en los núcleos urbanos del interior.⁽²³⁾ En algunos casos llegó a motivar protestas, como sucedió con las actividades de la "Sociedad Agrícola Nacional de la Villa del Rosario", que aparejaron la opinión desfavorable de la Comisión Auxiliar de la Junta Económica Administrativa del Departamento de Colonia, que entendió que las tierras públicas debían servir no para "objeto de

20) Sobre la creación de esta Sociedad, quiénes fueron sus miembros, los planes que tenía, véase "El Comercio del Plata" Nº 2094, 3/4/1853.

21) Sobre colonización agraria recomendamos la investigación inédita de la Arquitecto, Otilia Muras realizada para el I.H.A. (Uruguay) Carpeta 1235. Un extracto de dicho trabajo está publicado en Revista de la Facultad de Arquitectura Nº 8 pp. 47 y ss., con el título "Colonización agraria y desarrollo del territorio nacional".

Para el estudio particular de las colonias de origen suizo en el Departamento de Colonia puede consultarse, Juan Carlos Wirth, "Historia de Colonia Suiza" (1962) o el más antiguo pero siempre útil J. Barcon Olesa, "Monografía de la región del Coila, Colonia Suiza, Nueva Helvecia, Colonia Valdense o Piamontesa" (1902).

22) Ley de exoneración de derechos y habilitación de Puertos para la introducción de familias y efectos destinados a Colonias Agrícolas, (Montevideo, 3/6/1853) en Uruguay, I.H.A. 1966, Serie 1.7 Fasc. 7.

23) Escritura dada por el Superior Gobierno a la Sociedad de Población y Fomento documentando la concesión otorgada para colonizar los terrenos libres de propios, ejidos y solares de los pueblos y villas de los departamentos del Interior de la República (Montevideo, 4/8/1853) en Uruguay I.H.A., 1968, Serie 1.7. Fasc. 9.

especulaciones fructíferas, sino para asiento, arraigo, hogar, trabajo y subsistencia a familias nacionales...".⁽²⁴⁾

Junto a las iniciativas particulares coexistieron las oficiales. En general estas no fueron proyectos aislados, sino que supusieron el desarrollo de la colonización agraria, en combinación con otros planes: estructuración del territorio, aprovechamiento de recursos naturales, afirmación de la soberanía nacional en las zonas limítrofes, afianzamiento del control político, etc. En este período se destacaron especialmente las propuestas relacionadas con operaciones de estructuración político-administrativa del territorio fronterizo.

El 27 de abril de 1857, el presidente Gabriel A. Pereira enviaba al Parlamento un proyecto de ley, donde solicitaba destinar a colonización agrícola 200.000 cuerdas cuadradas en terrenos de propiedad pública, en la franja linderera con el imperio del Brasil, como forma de salvaguardar la soberanía nacional y evitar el frecuente contrabando de ganado. Fracasada esta iniciativa, durante 1861 se consideraron varios proyectos similares de los diputados Juan María Turreiro, Javier Alvarez, Pedro P. Díaz y de la Comisión Especial de la Cámara de Representantes. Aunque no fueron aprobados, sirvieron de base al elaborado por la Comisión de Hacienda de la misma Cámara (en 1862), que proponía destinar todas las tierras de propiedad pública y las sobras de los terrenos particulares de la franja fronteriza de Salto, Tacuarembó, Cerro Largo y Maldonado, a empresas privadas para establecer colonias agrícolas y pastoriles, con familias europeas y nacionales, el que tampoco tuvo éxito. El período de inestabilidad política subsiguiente, hizo que estas propuestas globales carecieran de efectividad, pero a pesar de ello siguieron supérstites en las mentes de nuestras élites y volvieron a aparecer con la modernización.

Concluyendo: las colonias que se instalaron fueron muy pocas y no tuvieron el dinamismo imprescindible como para crear un "paisaje colónico" ⁽²⁵⁾ diferenciado, salvo en forma puntual y en zonas muy localizadas.

De esta forma, la ganadería permaneció como base económica del país. Los cueros y el tasajo siguieron siendo el renglón exportable clave, en una sociedad que, como decía Tomás Villalba, era "pastoril y mercantil". Algunos cambios manifestados tempranamente reforzaron esta definición. Hacia 1830, inmigrantes extranjeros como fue el caso de Poucel, Mac Entyre, Stirling, Jackson y otros, introdujeron la cría del merino y con ello diversificaron la economía ganadera exportadora al agregarle un importante renglón: la lana, surgiendo la posibilidad de apertura de nuevos mercados que atenuaron la "vulnerabilidad" propia de una estructura económica monoprodutora. En este sentido, tales cambios preanunciaron una

24) Escrito de 25/8/1860 firmado por León Zubillaga, Florencio Méndez y Ramón J. Alonso dirigido al Jefe Político, proponiendo un proyecto de contrato entre la "Sociedad Agrícola Nacional de la Villa del Rosario" y el Superior Gobierno para fomentar la agricultura y establecer colonias agrícolas en tierras del ejido de la misma y la opinión desfavorable de la Comisión Auxiliar del Rosario ante la consulta que hace la Junta Económica Administrativa de Colonia sobre dicho proyecto (URUGUAY, I.H.A. 1968, Serie 1.7. Fasc. 9).

25) Término que tomamos del trabajo ya citado de la Arq. Muras. En el mismo la autora distingue tres formas de afincamiento humano, el urbano, el rural y el colónico, el último como variante sui-generis proveniente de la formación de Colonias.

de las claves de la modernización pecuaria, y ya en la década del 60 comenzaron a pesar fuertemente en las exportaciones, al tiempo que sirvieron para propiciar transformaciones en la estancia criolla tradicional al desarrollar formas empresariales de explotación.

La cría del ovino concentrada especialmente en los Departamentos del Litoral y Centro-Sur, tuvo en lo social fuertes repercusiones, aumentó la movilidad y favoreció la formación de una clase media rural, presionó la estructura ocupacional al requerir mayor número de peones (por há. se necesitó en la estancia ovejera 4 o 5 veces más hombres que en la tradicional) y mayor asentamiento en el lugar de trabajo (BARRAN-NAHUM, 1967).

Pese a ello y entre tanto, la distribución urbano-rural no lució novedades fundamentales. La economía constituyó, en este período, un activo factor de urbanización pero sólo en los núcleos dedicados al comercio. Montevideo continuó siendo el centro de este crecimiento y subsidiariamente los puertos del litoral, donde hacia fines del período aparece la primera población y prácticamente una de las pocas originada por una actividad industrial: Villa Independencia, donde se levantó el Liebig's Extract of Meat Co. Sin embargo, la instalación de este establecimiento, no generó un activo polo de desarrollo urbano, ya que la acción que cumplía, si bien fue moderna en sus procedimientos típicamente industriales fue al mismo tiempo tradicional en tanto requirió sólo mano de obra zafra, aunque abundante, reclamó una especialización resumida en las habilidades comunes al hombre de campo, trabajó fundamentalmente con ganado criollo, no mestizado y demandó escasos servicios anexos.⁽²⁶⁾ Como concluye Winn: "...la incidencia de la fábrica Liebig's en la vida rural del Uruguay tendió a reforzar las estructuras existentes, basadas en la producción extensiva, desalentando el mejoramiento ganadero y el desarrollo de la agricultura. Su influencia positiva en el desarrollo industrial uruguayo no pasó de ahí. Aunque controlaba impresionantes recursos de capitales, tecnología, trabajo calificado y organización, Liebig's nunca amplió sus actividades en el Uruguay para llegar a la industrialización de los abundantes subproductos de sus mataderos e impidió la instalación en Fray Bentos de establecimientos que pudiesen dedicarse a esta actividad". (1975:64/65).

De todos modos, no debe olvidarse, que fueron los ingresos provenientes del sector pecuario quienes financiaron todo el andamiaje urbano que lentamente se fue conformando. En una estimación —quizás demasiado impresionista—, Adolfo Vaillant (1862) calculaba que la renta general del país dividida entre el total de habitantes que registraba el censo de 1860, daría un producto per cápita de \$ 337 y agregaba el siguiente comentario: "Esa suma basta en este país para llenar las primeras necesidades de la vida común y con alguna comodidad todavía para los que viven en familia, sobre todo en el campo. Por otra parte, se sabe, que el salario regular de los trabajadores o peones de casa en la ciudad o

26) Para una historia de los comienzos de Fray Bentos, véase la obra de Levratto (1963), especialmente el capítulo XXX, donde se maneja información procedente del Directorio Central de Liebig's en Londres, para determinar el papel que le cupo al establecimiento en la fundación de la Villa, las características de su trabajo, etc.

de establecimiento en el campo, es en general de \$ 30 al mes o de \$ 360 al año; este guarismo se adapta pues perfectamente a nuestra deducción".(27)

Estas cifras reafirman las posibilidades de ahorro que generó la base ganadera del país y su posible capacidad de inversión, la cual en muchos casos, tuvo por destino negocios relacionados con el desarrollo urbano.(28)

8. Inmigración y Crecimiento Urbano.

Entre los prospectos concebidos por la élite dirigente para desarrollar el país se destacó, como vimos, el intento de transformar al gaucho en agricultor, o mejor aún, su sustitución por inmigrantes europeos.

Esta auténtica "utopía agraria" se fundó, en su casi totalidad, en un vasto proyecto de trasplante de agricultores del Viejo Mundo, quienes convertirían a estas tierras, al igual que sucedió en los Estados Unidos, en un próspero y progresista país sembrado de granjas.

Poco se logró al respecto: los inmigrantes no eran en muchos casos agricultores de origen. La mayoría de los que emprendieron viaje en los primeros tiempos eran ex-obreros, ex-soldados licenciados, pequeños co-

27) El cálculo puede ser exagerado con el afán de promover el país para fomentar la inmigración, el comercio, etc., pero de todos modos no creemos que lo sea en demasía. Barrán y Nahum (1967) basándose en numerosas fuentes establecen, por ejemplo, que el sueldo promedio para los peones rurales oscilaba entre los 8 y 12 pesos mensuales, es decir de \$ 96.00 a \$ 144.00 anuales (entre 20 y 30 libras esterlinas aproximadamente), mientras que, para puesteros o capataces alcanzaba los 16 pesos mensuales (aproximadamente 40 libras esterlinas), en ambos casos debe agregarse casa y comida.

Luis C. Benvenuto (1967: 77 y ss.) ha estimado las cifras del ingreso global per cápita para el período 1832-1930 y señala para el decenio 1860-1870 una suma de \$ 244.50, aproximadamente 50 libras esterlinas, unos 240 dólares.

A efectos comparativos, registramos que Douglas North, estima el ingreso per capita en los Estados Unidos hacia 1860 en U\$S 550 (1969:32), en tanto Díaz Alejandro calcula para la Argentina de la misma fecha, una cifra de U\$S 200 (1975: 17).

Aunque estos números no son demasiado significativos en nuestro país, pues su economía no era todavía totalmente capitalista y empresarial, son un índice elocuente del alto nivel de ingresos que podía tener el Uruguay. El ya citado Benvenuto concluye que más allá de los posibles errores del cálculo, estas cifras debemos tomarlas como indicios probables de las tendencias de la economía nacional y agrega que "... si las confrontamos y conjugamos con otros elementos de juicio menos controvertibles, es innegable que —en términos comparativos— el Uruguay gozó de un bienestar y una prosperidad económica excepcional".

28) En un país ganadero donde la exportación de productos primarios era la principal fuente de ingresos (el 90 % de las exportaciones tenían ese origen), la mayor concentración de ahorro nacional e inversiones, sin embargo, se encontraba en el medio urbano, más precisamente en su capital y principal ciudad, Montevideo. Los datos provenientes del Censo realizado en 1860 lo confirman. Según Vaillant, el 74.02 % de los valores declarados de la propiedad inmueble corresponde al departamento de Montevideo (\$ 17:103.181 sobre \$ 23:107.719), y el 59.71 % de los capitales en giro declarados por el comercio del país también estaban localizados en la capital. (ACEVEDO, 1933, III: 144).

merciantes arruinados... y, muchos de los que eran campesinos en sus países nativos al embarcar hacia estas tierras lo hacían con la idea de "hacer la América", que precisamente, no suponían podría lograrse empuñando nuevamente el arado. En un país de destino ganadero, la agricultura carecía de futuro, por ello sólo los trabajos provenientes del comercio, la construcción, las artesanías y los múltiples servicios que podía proporcionar una ciudad ya importante como Montevideo, resultaron atractivos.

La inmigración de ultramar, cuyo peso a nivel de la sociedad global fue, cuantitativa y cualitativamente decisiva, se correlacionó en forma negativa con el asentamiento rural, débilmente con el "colónico", pero lo hizo en cambio de manera positiva con el urbano y desempeñó un papel preponderante en su crecimiento —especialmente el capitalino—, tal como sucedió en EE.UU., Argentina, Panamá y probablemente en Cuba y Venezuela (RECCHINI DE LATTES, 1973:871).

Carecemos de datos para el período comprendido entre 1810 y 1830. A poco de constituido el estado independiente, ya se registró un importante movimiento migratorio. Entre 1835 y 1842 habrían llegado a nuestro puerto un número que oscila entre 27.000 y 48.000 personas, según las diversas estimaciones (ACEVEDO 1933, II:30 y ss.). En la Guerra Grande, si bien decreció el proceso, un riguroso padrón mandado levantar por el Jefe Político de Montevideo, Andrés Lamas, señaló en un total de 30.683 pobladores, un 62.74 % de extranjeros.

Finalizada la contienda, el intervalo de ocho años que separó a los censos de 1852 y 1860, constató otro notorio empuje. El primero reveló que la población global del país, ascendía a 131.969 habitantes, con un porcentaje de 22,28 % (29.399) para los extranjeros, teniendo en cuenta que el censo no aclaró la nacionalidad de aproximadamente un 30 % de los encuestados. El segundo, sobre un total de 224.430, indicó a 75.272 extranjeros, o sea el 33.50 % de la población, volviendo a marcarse las inexactitudes en los recuentos realizados. O sea, mientras la población total se multiplicó por 1.7 el número de extranjeros lo hizo por 2.5. Lo que resultó más importante fue la radicación primordialmente urbana del inmigrante y más precisamente, montevideana. En 1852, los extranjeros constituían el 45 % de la población capitalina, en 1860, el 48 % y en 1868 el 60 %.(29)

29) Pese a las deficiencias, indicadas en este caso expresamente por la autoridad censal, la información publicada señala que en el interior del país, el 44.91 % de los extranjeros se hallaba radicado en los centros urbanos y en ciertos casos, con mayor intensidad: en el Departamento de Canelones alcanzaban al 52.23 % de los pobladores de dicho origen; en Soriano llegaban al 51.65 % y en Salto al 46.88 %.

Analizando los establecimientos comerciales e industriales del país en 1860, que se encontraban sujetos al impuesto de patentes, el tema adquiere mayor relevancia. El total de los establecimientos suman 5033, de los que, 2373 se ubican en Montevideo (el 47.15 %).

El peso que asumieron los extranjeros en el desarrollo del país, llegó a preocupar a los gobernantes. Estos adoptaron medidas en defensa de los nativos, como por ejemplo, el recargo impositivo a las empresas que no integraran personal nacional en los mismos (ACEVEDO, III:159).

También la plaza montevideana se constituyó en atractivo para el inmigrante, sobre el que la prensa hacía recaer el alza constante del valor de los terrenos urbanos de la capital, que se cotizaban hacia fines de 1860 a 10, 12 y 16 pesos fuertes la vara (ACEVEDO III:156).

9. Las necesidades de una organización estatal.

Más allá de las sucesivas dificultades impuestas al país por los acontecimientos político-militares, notoria fue, sin embargo, la búsqueda de soluciones por parte de aquellos que asumieron la responsabilidad de la conducción política del Estado Oriental. En algunos casos, el "proyecto" elegido surgió en la propia praxis del caudillo (fuera éste, por ejemplo Rivera, Oribe o Flores) con los límites que su capacidad individual —o colectiva— delineó. Esto no invalidó su gestión, puesto que a su vez, los prospectos, más o menos precisados por la pluma de Manuel Herrera y Obes, Lamas, Giró, Berro o J. C. Gómez, se constreñían —pese a la audacia que para sus tiempos supuso— a la aplicación forzada de presupuestos intelectuales, más de una vez ignorantes del país real, de sus dimensiones y de sus posibilidades. Así, en el caso de la organización administrativa del país, también pudo advertirse un contraste entre los proyectos y las realizaciones.

Luego de la desaparición del Virreinato, los intentos de reorganizar el poder estatal pasaron primero, por el mantenimiento de la estructura heredada de la Colonia, adoptándose más tarde el sistema unitario de división departamental, en el cual, cada una de las circunscripciones estaba encabezada por una villa o ciudad en la que residía la autoridad delegada dependiente de Montevideo.⁽³⁰⁾

Del total de los mismos, solamente el 22.01 % (1108) eran de propietarios nacionales. El resto, 3925, eran de extranjeros.

Montevideo a su vez resultaba el lugar más receptivo: en el año 1861 se registraban en el total del país 895 establecimientos comerciales más que en el anterior. 406 de propietarios extranjeros y 489 de nacionales. A su vez, el mayor número se instalaba en la capital (672), la que seguía creciendo a ritmo intenso.

30) El país conoció entre 1814 y 1827 varios intentos de organización administrativa:

a) El Director de las Provincias Unidas del Río de la Plata, Posadas, por decreto del 5/11/1814 dividió el país en 7 departamentos: Montevideo, Maldonado, Cerro Largo, Porongos, Colonia, Belén y Paysandú.

b) La resolución del Cabildo Gobernador del 27/1/1816, que en base a instrucciones de Artigas, subdividió la Provincia Oriental en 6 departamentos: Montevideo; el que

De esta manera, inició el país su vida independiente con los siguientes departamentos: Montevideo, Canelones, Santo Domingo de Soriano, Durazno, Paysandú (que comprendía todo el norte del río Negro), Maldonado (que abarcaba a los actuales departamentos de Rocha y Lavalleja, además del propio Maldonado), Colonia, San José (integrado por los actuales departamentos de Florida y Flores además del mismo San José) y Cerro Largo (que incluía al actual Treinta y Tres).

En sus primeros 30 años, el nuevo estado oriental vio surgir nuevas divisiones administrativas que pese a constituir posibles maniobras políticas, como anota Eduardo Acevedo (1933, I:494), trataron de mejorar la estructura jurídico-administrativa del territorio. En 1837, se crearon por ley, los departamentos de Tacuarembó y Salto, segregándose ambos del de Paysandú, y el de Minas, a expensas de los de Maldonado y Cerro Largo. Posteriormente en 1856, se estableció el de Florida, a partir del de San José: completándose el proceso de división en la década del 80.⁽³¹⁾

Durante el período artiguista, a pesar de que en los planes del Jefe de los Orientales, siguieron latentes los ambiciosos proyectos españoles de población y pacificación, escasos fueron sus aportes a la urbanización del país. Fracasado el intento de transformar el campamento militar de Purificación en centro político, tan sólo la creación de Carmelo prosperó. Esta fue fundada por voluntad expresa de Artigas, como solución radical al viejo pleito colonial entre un pueblo de labradores, Las Víboras, y el latifundista Melchor Albín, aunque "lo que determinó fundamentalmente su origen y caracterizará su destino posterior es el Puerto de las Vacas, objetivo principal y casi único que auna los esfuerzos de los vecinos y que es el "leit motiv" de todas sus peticiones". (BOCCHIARDO, 1965:7).

En el período luso-brasileño la ocupación del norte del territorio oriental, comenzó a ser más efectiva, especialmente con el arribo de riogran-

comprendía la Villa de Maldonado, San Carlos, Minas, Rocha y Santa Teresa; el que incluía las villas de Guadalupe, Pando, Piedras y San Juan Bautista; el que abarcaba las Villas de San José, Florida y Porongos; el que contenía las Villas de Colonia, Vacas, Colla, Víboras y el Real de San Carlos; y el que reunía las Villas de Mercedes, Soriano y San Salvador (Dolores). Las zonas de campaña no adscriptas a los núcleos urbanos mencionados continuaron bajo dependencia directa de los comandantes militares, tal como aconteció con todo el norte del Río Negro. La Villa de Melo, que no fue incluida en ningún departamento, tuvo un tratamiento similar;

c) Hacia 1819, un documento anónimo, titulado "Apuntes", que muestra anotaciones manuscritas de Lucas Obes, proponía la creación de un "Nuevo Reino Oriental" al mando de un Capitán General. Dicho reino se dividiría en jurisdicciones departamentales, a cuya cabeza estaría una villa existente o a crear (R.H. 1972; 524/527);

d) La habilidad política de Federico Lecor, logró reunir a todo el territorio bajo una jurisdicción única —al nombrar a Fructuoso Rivera, Comandante General de la Campaña—. En el Congreso Cisplatino de 1821, figuran, de acuerdo a sus Actas, representantes de los departamentos creados en tiempos de Artigas, a los que se agregaron tres más: Entre Ríos y Negro (que disponía de un Juez territorial en la recién fundada población de San Pedro del Durazno), el de Villa de Melo y el de Paysandú. Esta división fue adoptada en 1827 por el gobierno patrio provincial, al tiempo que se decretaba la abolición de los antiguos Cabildos.

31) Sobre el particular puede consultarse a Astigarraga (1955) especialmente los mapas que se adjuntan a dicho trabajo.

denses convertidos en propietarios de extensas estancias en la zona, hecho denotado claramente por los censos realizados posteriormente⁽³²⁾.

En la época surgieron dos nuevos pueblos, Salto y Durazno, el primero se convirtió en el núcleo más importante al norte del río Negro, luego de la desaparición de Belén; el segundo se ubicó en el centro del territorio y vegetó, en tanto sus funciones fueron sólo políticas y muy limitadas en lo económico; constituyendo un lugar de paso en el itinerario de postas⁽³³⁾. Sin embargo, en los años inmediatos a la Guerra Grande, su estratégica ubicación en el corazón del territorio mereció la atención de un sector de la élite política de Montevideo, que propuso el traslado de la capital al Departamento de Durazno, como forma de promover el desarrollo de toda la zona norte y asegurar el orden en campaña. Tal como decía el entonces Jefe Político de Soriano, Tomás Villalba, "fuera de las facilidades de acción de las ventajas administrativas que tendría esta medida, la campaña adquiriría una doble importancia porque donde se asentase el gobierno, allí irían la población, la civilización, y las riquezas", mientras calificaba a Montevideo, como "una ciudad de navieros, comerciantes y cambistas", cuyo "espíritu práctico del comercio se aviene mal con la política y el gobierno"⁽³⁴⁾.

Constituida la República Independiente se creó en el Norte, en la vasta zona interior, un nuevo centro poblado, San Fructuoso que pocos años

32) Algunas cifras del Censo de 1860 son sumamente elocuentes:

En Salto, sobre un total de 15.821 habitantes, 6820 eran nacionales y 9001 extranjeros, de los cuales 5.714 eran brasileños.

En Tacuarembó, sobre un total de 10.788 habitantes había 5.433 nacionales y 5.343 extranjeros (42 no especificados), de los cuales 4758 eran brasileños. A su vez en algunas de sus secciones las proporciones alcanzan guarismos aún más significativos:

3ª Sección, 1079 brasileños (1121 extranjeros) contra 652 nacionales; 4ª Sección, 1704 brasileños (1800 extranjeros) contra 1079 nacionales; 5ª Sección, 732 brasileños (792 extranjeros) contra 311 nacionales.

En Cerro Largo, sobre un total de 17475 habitantes habían 10464 nacionales y 7011 extranjeros, de los cuales 5885 eran brasileños.

A esos testimonios cuantitativos, se puede agregar algunas opiniones de la época, tal como la que expuso el representante por la provincia de San Pablo, Silva Ferraz quien manifestó ante el parlamento brasileño en 1845: "Veo, señores, que tenéis una idea muy equivocada del poder y de los recursos del Imperio. Vosotros creéis que allí en la línea o divisas material del Yaguarón, adonde termina el imperio de nuestras leyes, al pasar a la otra banda y al territorio que se dice la República Oriental, creéis que vais a encontrar al otro lado de la línea material un pueblo completamente distinto de lo que se llama el Imperio del Brasil; pero es preciso que sepáis que felizmente no es así. Al pasar al otro lado del Yaguarón, señores, el traje, el idioma, las costumbres, la moneda, las pesas, las medidas, todo, hasta la otra banda del río Negro, todo, señores, hasta la tierra, todo es brasileño" (ACEVEDO, 1933:III:125).

33) El fundador de San Pedro del Durazno, el entonces Coronel F. Rivera, diría en un informe del 14/12/1831, siendo ya Presidente de la República, que "la villa del Durazno debe su fundación a la necesidad reconocida por el gobierno portugués, de reunir en un punto central del Estado diversas familias que faltas de terrenos propios y de medios para adquirirlos, se veían expuestas a una miseria peligrosa; de ellas formar una barrera contra las incursiones de los salvajes y cuartel de policía rural..." (apud. ALVAREZ LENZI, 1973: 17).

34) Estas opiniones fueron vertidas en las ediciones de "La Constitución" del 26/8/1852 y 3/9/1852, y es interesante destacar la polémica mantenida por este periódico con el otro representante de la prensa de "doctrina" —como se le decía en la época— "El Comercio del Plata", que prefería a Montevideo por capital.

después fue cabeza de un entorno rural primitivo⁽³⁵⁾, mientras que en Higueritas, —hoy Nueva Palmira— se fundó un pueblo a instancia de los vecinos, que de acuerdo a lo expresado por su párroco, Torres Leyva, reunía "las ventajas de su local indicado por la naturaleza para una ciudad mercantil". (PEREZ FONTANA, 1969:132), lo que fue reconocido por el Estado al instalar la Receptoría General de Aduana para el río Uruguay.

En 1852 por ley se mandó emplazar los pueblos de Constitución y San Eugenio en la zona fronteriza del hoy departamento de Artigas, con indios pobres, chinas misioneras y niños de padre desconocido. (BARRIOS PINTOS: 1968:s/p). Sus fundaciones se concretaron en 1853, año en el que Santa Rosa volvió a levantarse.

Treinta y Tres también se creó por ley en 1853, pero demoró hasta 1855 en implantarse. En esa zona fronteriza, los juegos de azar, principalmente las carreras de caballos, organizadas por los desafíos entre dos caudillos famosos, Dionisio Coronel y Marcelo Barreto, llegaron a congregarse entre 3.000 y 4.000 personas —según crónicas de la época—, instalándose tiendas y carretas por meses enteros, lo que, con el tiempo, configuró un lugar poblado casi permanentemente⁽³⁶⁾.

En 1863 se fundó la última de las que a la postre serían las capitales departamentales: Rivera. A instancias parlamentarias, en 1860 se sancionó un proyecto de ley por el cual se ordenó erigir un pueblo frente al brasileño llamado Santa Ana do Livramento, que llevaría el nombre de Ceballos. Su creación obedeció a razones fundamentalmente políticas y se inscribió dentro de la orientación nacionalista emprendida por el Presidente B. P. Berro, como forma de contener con la frontera política la frontera socio-económica que incesantemente se desplazaba hacia el sur. Sin embargo, Rivera se desarrolló como un activo foco comercial, entendiéndose de contrabando, vendiendo artículos un 50 % más baratos que Santa Ana, lo que suscitó la consiguiente protesta de sus competidores brasileños⁽³⁷⁾.

El restablecimiento de Belén (1863), y la fundación de Colón (hoy Castillos) a fines de la década del 60, contribuyeron también al intento de

35) Ramón P. González en su obra referente a Tacuarembó "Recuerdos" (1937) destaca cómo Ramón de Cáceres, fundador y Juez de Paz del pueblo, hacía notar la indigencia de los comienzos del lugar. A un contemporáneo nuestro, el Arq. Carlos Gómez Gavazzo, le resulta "ciudad de brutal vacío", un ente totalmente artificial desmesuradamente extendido sin funciones económicas visibles, levantado en medio de una enorme soledad humana y geográfica (1962, I:21).

36) Alfredo Mario Ferreiro, en un artículo publicado en "Mundo Uruguayo" reseña este curioso origen basándose en un opúsculo —que formaba parte de la biblioteca de Octavio Assunção— firmado por "Un curioso", que resultó ser José D. Perera, consejero del Alcalde ordinario de Treinta y Tres en 1873 donde rebate el informe presentado por la Comisión Auxiliar de Treinta y Tres presentado a la J. E. Administrativa de Cerro Largo y que es suscrito por Lucas Urrutia.

No se ha hecho un estudio de la importancia del juego en lo que concierne a la humanización de nuestros paisajes naturales, como en el caso de Cerro Chato (véase al respecto, en Uruguay I.H.A., Carpeta 88, relato del Sr. Carlos María Muñoz —en conferencia de Rotarios— sobre origen y desarrollo de dicho pueblo). Tampoco se ha destacado el papel de la prostitución que sólo aparece documentada literariamente, por ejemplo, en la obra de Enrique Amorín, "La carreta" (1932).

37) Sobre la importancia que tuvo para Rivera este "comercio de tránsito", distinto del que concentró Salto y por supuesto Montevideo, véase Barrios (1963).

“cerrar” el espacio de un Estado que necesariamente debía aprender a vivir en forma autónoma.

Concluyendo, si el móvil fundacional más importante en la etapa colonial había sido la necesidad de defensa y ocupación del territorio, que se expresó en la “voluntad de poblar”, en el período de 1810-1868, ese papel correspondió a la necesidad de organización administrativa del mismo, y se caracterizó por la formación de centros urbanos mediterráneos, especialmente en el norte del río Negro, tal como se puede apreciar en el mapa III.

10. La prefiguración de la red urbana

El período 1811-1868 resulta fundamental para comprender la evolución hacia la estructuración de la red urbana. En efecto, ante todo debemos entenderlo como una etapa de transición, pues la multiplicidad de acontecimientos que conoce, separa dos etapas definidas: la colonial y la de modernización. Pero, también debe estudiárselo atendiendo a sus aspectos de preparación y de elaboración en la medida en que se van conjugando los factores políticos, sociales, económicos e incluso ideológicos y culturales para integrarse en una realidad sui géneris: un país latinoamericano de precoces y singulares rasgos nordatlánticos.

A los fines de nuestro trabajo, lo trascendente es poner de manifiesto la forma en que el esquema heredado de la Colonia se transformó en la prefiguración de una red urbana nacional.

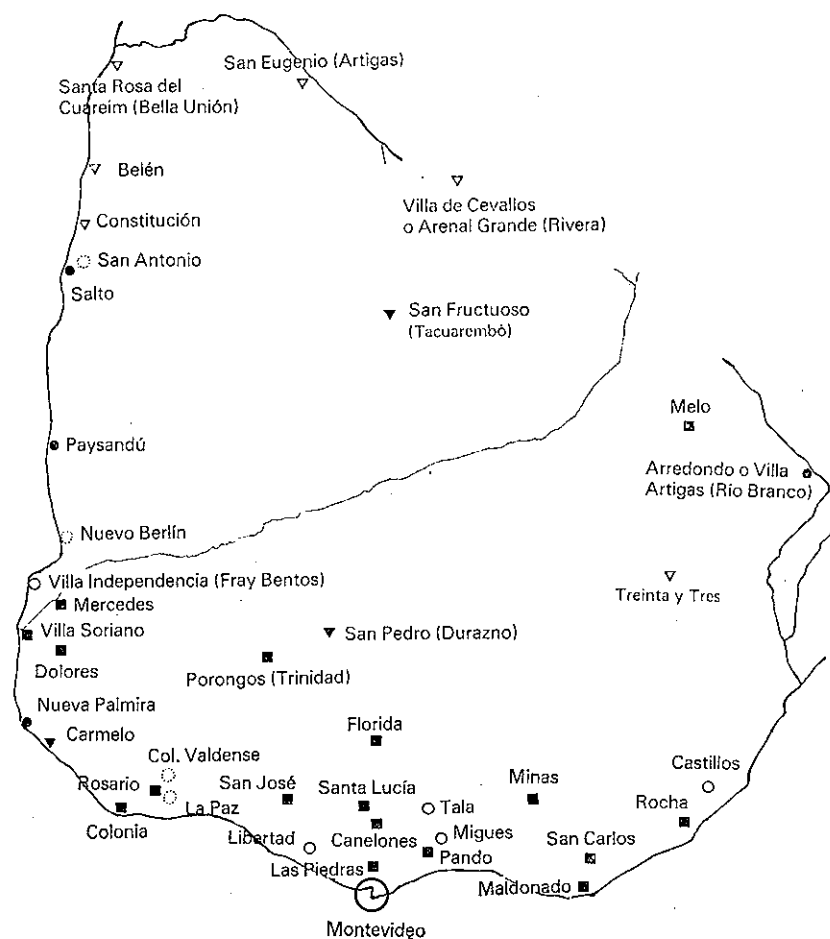
Durante el período se mantuvieron vigentes las Leyes de Indias respecto a la estructura urbana, continuándose con la práctica hispana que hacía de la fundación de un núcleo poblado, más que un acto creativo, la repetición puntual de un modelo preestablecido. Sin embargo, este modelo fue sufriendo modificaciones sustanciales: la más importante y notoria “...consiste sin duda, en la pérdida del carácter típico de “ciudad territorio” para restringirse al núcleo urbano propiamente dicho, que a lo más está rodeado a veces de una pequeña zona rural fraccionada en chacras y quintas” (38). Este cinturón rural conservó el nombre de Ejido, pero adquirió otro significado. Perdió sus funciones defensivas y de reserva fiscal y quedó afectado a la producción agrícola, dividiéndose en parcelas que se entregaban a los pobladores, ya sea por donación en el caso de las fundaciones oficiales, ya sea por venta en el de las privadas.

El trazado en forma de damero con manzanas de 100 varas de lado —a partir de 1862, con la implantación del Sistema Métrico Decimal serán 100 metros—, se mantuvo, especialmente en las creaciones de origen estatal; en las particulares dependió del tamaño del predio loteado y la regularidad raramente se dio (39).

38) Para el desarrollo de este punto hemos tomado como base el excelente trabajo de Alvarez Lenzi (1972).

39) Anota Alvarez Lenzi, (1972) que las dos excepciones al nuevo esquema que se va imponiendo, son Belén, fundada en 1863 por iniciativa estatal, “el más indiano de todos los pueblos”, donde se aplican estrictamente las disposiciones de Indias y Sarandí del Yí,

MAPA III. CENTROS POBLADOS EN EL URUGUAY HACIA 1868



- | | |
|--|--|
| ■ Centros urbanos creados:
en la época colonial | ● aparecidos espontáneamente
entre 1811 y 1851 |
| ▼ por la autoridad estatal
entre 1811 y 1851 | ○ Idem entre 1851 y 1868 |
| ▽ Idem, entre 1851 y 1868 | ○ De origen colonial aparecidos
entre 1851 y 1868 |

Ser poblador implicó en tiempos coloniales acogerse a un estatuto jurídico especial, es decir, recibir tierras, exenciones impositivas y ayuda inicial, a cambio de edificar casa, radicarse y cultivar la parcela, etc. Si bien se trató de mantener esta situación (el gobierno de Gabriel A. Pereira por decreto del 25 de octubre de 1859, reiteró la vigencia de las Leyes I y XI del Libro IV, Título XII de la Recopilación), la realidad indicó otro camino. El poblador fue sólo un comprador de tierra que, si pudo se convirtió a su vez en vendedor, e incluso si siguió un camino ascendente fue especulador él también. Cuando Latorre por decreto del 17 de octubre de 1876 estableció que las tierras fiscales sólo podían ser enajenadas por su valor corriente fijado por tasación, el estatuto de poblador sufrió su golpe de gracia y las tierras públicas dejaron de ser para el Estado un medio de promocionar una política poblacional, para convertirse en fuente de recursos presupuestales.

Los centros urbanos estaban poco comunicados entre sí, perpetuándose las características anotadas para el período colonial. El litoral se vinculó preferentemente por vía marítima, organizándose el cabotaje nacional a partir de 1854, con la aparición de la "Sociedad de Seguros Marítimos", la que soportó poco después la competencia de la "Compañía Fluvial" que cubrió el tráfico hasta Salto. Hacia 1861, gracias a una ley de franquicias, se incrementó la navegación interior surgiendo nuevas compañías, "La Salteña" y sobre todo las "Mensajerías Fluviales" del emprendedor Saturnino Ribes, que enlazaban los pueblos de ambas costas del Uruguay.

Respecto a la comunicación con el interior, se seguían manteniendo los viejos rumbos coloniales, con un sistema de chasques para la correspondencia oficial, uno de diligencias y postas, de difícil y costoso mantenimiento dado a particulares por concesión estatal, para el tránsito de pasajeros, y para carga, las carretas tradicionales. Pese al incremento del comercio y la población, aquel trazado de caminos surgido espontáneamente, resultó poco cambiado y brindó un panorama de indigencia casi total. Polvorientas en verano, intransitables por el barro o por la crecida de algún arroyo en invierno, las vías de comunicación terrestres fueron lentas, azarosas y caras, conformando una de las facetas de esa "tasa opresiva de los transportes" a que hiciera referencia Carlos María de Pena más adelante. Las iniciativas para modificar esta situación no prosperaron, fracasando los proyectos de Lucas Obes, los de la Comisión Popular de 1840 para mejoramiento vial y los planes de Berro de construir puentes y caminos a nivel nacional, entre otros.

Este esquema, aunque no constituía en el sentido más laxo del término una red vial, sin embargo, ya adelanta un rasgo definitorio que carac-

que fundado por iniciativa privada en 1876, con evidente finalidad especulativa, guarda en su organización formal gran semejanza con el anterior. El autor citado atribuye ésta a que el Agrimensor Demetrio Isola, siguió con fidelidad las instrucciones gubernamentales que se le habían dado para Belén, cuando delineó Sarandí del Yí, aunque en este caso el cinturón rural que rodeó al núcleo amanzanado, más que responder a los objetivos indianos, obedece al propósito de extender la especulación al área rural inmediata.

terizará al Uruguay de la modernización: su sistema de comunicaciones terrestres estará armado sobre una estructura radial con centro en Montevideo, tal como señala el mapa IV.

Esta dependencia de los centros menores respecto a la capital, prevalecerá en el proceso de ordenación del país y probablemente, se acentuó por la prolongada guerra que éste debió soportar. A su término, los escasos centros urbanos que cubrían el territorio, no se encontraban en condiciones de objetar esta primacía, que por otra parte resultaba justificada por la realidad.

Una probable redistribución poblacional a costa de la capital, no tenía atractivos para quienes debieran usufructuarla. Para los habitantes en tanto no les brindaría nuevas perspectivas, para los propios núcleos en tanto eran casi nulas las posibilidades de ofrecerles un cambio notorio.

En este período, pese a todo el desorden, se crearon nuevos pueblos y se prolongó hacia el interior la ocupación efectiva del perímetro colonial. No se debe subvalorar esta época desde el punto de vista fundacional, puesto que con la creación de Rivera en 1862⁽⁴⁰⁾, todas las actuales capitales departamentales fueron ya instaladas y su crecimiento y desarrollo quedó vinculado principalmente a la delegación de poder político que ejercían y a configurar un área de influencia que abarcó núcleos de menor entidad.

Los otros centros poblados que se erigieron, tuvieron en cambio, por lo general, una existencia muy subordinada, aunque consiguieron, no obstante, sobrevivir a una época muy difícil —lo cual ya fue bastante.

Mientras que en la Colonia la población se concentró en el sur sobre la costa del Plata, prolongándose hacia la frontera portuguesa, en este período esta zonificación inicial conoce variantes. La más notoria es la pérdida de importancia estratégica de la zona costera del este al dejar de ser nexos con el Río Grande. Al norte, aquella "tierra de nadie" que recorrieron el gaucho, el indio y el portugués, comenzó a ser ocupada efectivamente, si bien en condiciones de atraso insuperado, dominado por el latifundio de tipo más tradicional y extensivo. La zona del litoral del río Uruguay por el contrario tenía mayor dinamismo, tanto por motivos económicos (el comercio de tránsito, las tempranas mejoras de sus establecimientos rurales e incluso por su incipiente agricultura), como por disponer de una línea de comunicaciones rápida y efectiva —el río Uruguay y el Plata— que la ponía en contacto con Montevideo y el exterior.

Montevideo, a pesar de los vaivenes, mantuvo su primacía y si bien no existió, ni existe, ninguna disposición legal expresa consagrándola capital del país, pasado el tímido intento de traslado a que se hizo referencia, su posición no fue discutida. Incluso, si bien puede constatar una larga ten-

40) Hacia esta fecha, el país contaba con 30 centros urbanos, a saber: las ciudades de Montevideo (incluidos el Cordón, la Aguada y la Villa de la Unión), Colonia, Maldonado y Mercedes. Las Villas de San José, Salto, Paysandú, Soriano, San Salvador, Rosario del Colla, Florida, Guadalupe, Independencia, San Carlos, Rocha, Minas, Melo y Artigas (Arredondo). Los pueblos de San Eugenio, Santa Rosa del Cuareim, Constitución, Nueva Palmira, Carmelo, Trinidad, San Pedro del Durazno, Santa Lucía, Las Piedras, Pando, Treinta y Tres y San Fructuoso.

sión entre la capital y un interior relegado, que se autopercebe como un todo, —la “campana”— las numerosas revoluciones y movimientos armados que tuvo el país, en ningún caso plantearon terminar con el dominio de Montevideo, aunque sí instalarse en ella o compartir su poder (41). La actitud predominante fue la del reclamo, más que la protesta, “...Acostumbrados los hombres de la capital, desde los primeros tiempos de nuestra existencia política, a considerar la República como encerrada dentro de Montevideo, y a no mirar la campana sino como un satélite de la Capital, descuidaron completamente aquella para dirigir toda su atención a ésta. Para la capital, las mejoras de todo género, la observancia práctica de la Constitución. Para la campana, el abandono y el despotismo de los jefes militares. Con muy ligeras excepciones, ese es el cuadro que ha presentado siempre la República”, decía Eduardo Acevedo —padre del historiador— desde las páginas de “La Constitución”. (42)

Una impresión similar reflejan las extensas actas de las sesiones extraordinarias de las Juntas Económicas Administrativas de los pueblos y villas, realizadas con asistencia del presidente Juan Francisco Giró, en su recorrida por los departamentos entre noviembre de 1852 y los primeros días de enero de 1853 (43).

El viaje, realizado para comprobar esta situación y mostrar la preocupación del gobierno por ese atraso y desequilibrio, es un testimonio de las difíciles condiciones de comunicación y, por ende, del aislamiento del interior con respecto a la capital. Realizado en la época más favorable, llevó dos largos meses para transitar la ruta indicada en el dibujo de la página siguiente.

Montevideo mantuvo un sitio de privilegio que seriamente ninguno de los otros centros urbanos del territorio le disputó. Las capitales departamentales cumplieron delegacías que ejercieron sobre un ámbito más reducido, pero por este hecho fundamental, la delegacía en sí misma, tampoco verán peligrar su situación de primacía a nivel departamental. Más allá, encontramos un heterogéneo grupo de pueblos subalternos, algunos de los cuales pudieron alcanzar la jerarquía de capital departamental al completarse por decisión política la división administrativa territorial, mientras otros

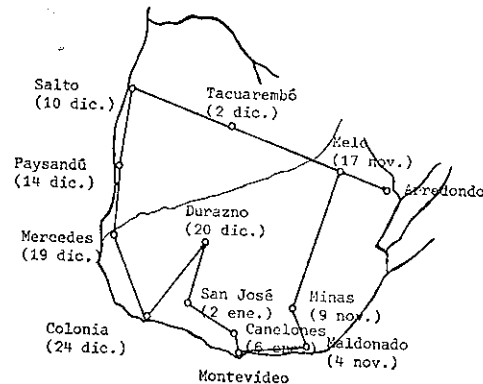
41) En el largo período considerado, con más de 40 movimientos revolucionarios, golpes de estado, motines, etc. —17 de los cuales fueron realmente relevantes— la mayoría de ellos de origen rural, Montevideo fue ocupada sólo en 4 oportunidades (no tomando en cuenta las ocupaciones porteña y portuguesa): por las fuerzas patriotas en 1815 y 1829, por Rivera en 1838 y por Venancio Flores en 1865; y en todos estos casos, lo que se buscó era entrar en la ciudad para asegurarse la dirección de la gestión política y administrativa. Incluso el único presidente de la República que no asumió su mando en Montevideo en los 149 años de vida independiente del país, fue Rivera en 1838.

42) Esta opinión de Eduardo Acevedo fue expuesta en la edición del 25/8/1852 de “La Constitución” —téngase presente lo anotado en la llamada 34.

43) En cuanto a las Actas de las Juntas Administrativas pueden consultarse en “El Comercio del Plata” según el siguiente orden: Salto, 6/1/1853; 18/3 y 19/3/1853; Soriano, 20/2 y 20/3/1853; Maldonado, 14/3 y 15/3/1853; Minas, 15/3 y 16/3/1853; Cerro Largo, 16/3/1853; Tacuarembó, 17/3/1853; Paysandú, 19/3/1853; Durazno, 22/3/1853; Colonia, 24/3, 26/3 y 27/3/1853; el 31/3/1853, los informes de los Jueces de Paz de Rosario y Carmelo, dependientes ambos de Colonia; San José, 7/4/1853 Canelones, 8/4/1853. Asimismo puede consultarse la “Memoria del Ministerio de Gobierno” presentada a la Asamblea General Legislativa en el 2º período de la 6ª Legislatura, realizada por Florentino Castellanos y que figura en la ya citada edición del periódico mencionado de 10/3/1853.

en cambio, continuaron desempeñando un papel muy secundario e incluso involucionaron. Finalmente estaban, asimismo, los puntos de ocasional concentración rural, fundamentalmente en torno a una pulpería o algún “boliche” (44); ya que el agrupamiento alrededor de capillas rurales en el período, tuvo mucho menor importancia que en el coloniaje. Constituían el último eslabón de este esquema más allá del cual, aún permanecía casi invariable el paisaje abierto de la pradera.

Concluyendo: a fines de este período nos encontramos frente a la configuración de la red urbana nacional. La ruralización a que podía haber llevado la emergencia de una violencia más o menos endémica no se dio, puesto que los núcleos urbanos no sólo consiguieron subsistir, sino incluso pudieron afianzar su rol de predominio sobre el entorno rural. Aumentó la población residente de campana, disminuyó el número de transeúntes y, sobre este incremento, protagonizó un papel preponderante la inmigración ultramarina. Ello no tanto, por los contados extranjeros que se instalaban directamente en el campo, al disponer de capital, conocimientos y constituir una inmigración de elites; sino, por la mayoría que desembarcando en el puerto trataban de hacer la dura “carrera” de la inmigración. Primero ser dependiente, luego instalar algún pequeño negocio o pulpería volante, para después, pasar al almacén mayorista o arrendar un establecimiento rural, hasta finalmente convertirse en estanciero cabal y en ocasiones en real latifundista (45). Muy pocos fueron, sin embargo, quienes alcanzaron a culminar cada una de estas etapas.

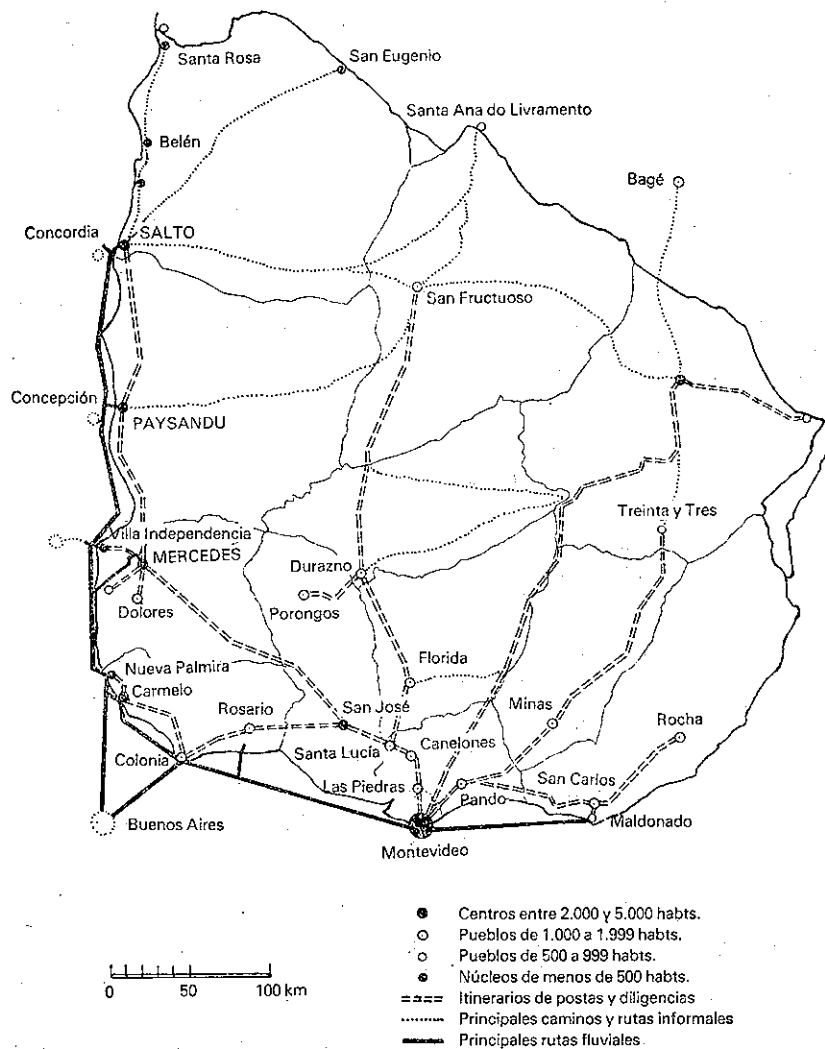


44) “Boliche”, de acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, en su décima acepción significa “tienda de baratijas, tenducho, taberna o figón”. En la onceava, señala “establecimiento industrial, fábrica o taller de poca importancia”. En la doceava se tomó como sinónimo de casa de juego. Daniel Granada, en su “Vocabulario Rioplatense Razornado...” llama así a la “casa de negocio por menor, muy pobre de ninguna importancia. En especial, tienda de baratijas”.

Este conjunto de características, constituir un negocio de segundo orden que puede estar asociado a la realización de diferentes juegos de azar en él, es la definición que más se adecua a nuestra realidad.

45) En los álbumes departamentales editados bajo la dirección de Aníbal Barrios Pintos, se incluyen biografías de estancieros que no dejan de manifestar el orgullo de sus humildes orígenes como se percibe en el caso, por ejemplo, de los Damboriarena en Rivera.

MAPA IV. ORGANIZACION ESPACIAL DEL TERRITORIO ORIENTAL HACIA
1860



II. EL PAIS MODERNO, LA ESTRUCTURACION DE LA RED URBANA

1. La Modernización en un país nuevo

Quienes habían nacido en la década de 1840, veían al Uruguay de fines del siglo XIX con una singular mezcla de confianza y admiración. Uno de esos protagonistas, Carlos María Ramírez, lo expresó en forma significativa hacia 1891, al conmemorarse el aniversario de la paz de 1851 que puso fin a la Guerra Grande. En su discurso del 30 de setiembre en la Cámara de Senadores dijo: "...nos separan sólo 40 años de aquel acto memorable. La guerra sin tregua había durado quince años, teníamos apenas 132.000 habitantes, estaba destruida la mayor parte de nuestros pueblos, abandonados casi completamente los trabajos agrícolas, inmenso número de ganados habían vuelto al estado salvaje de los tiempos coloniales; el país, fuera de las costas era casi un desierto... Recuerdo de niño haber viajado con mi familia de Montevideo a la frontera con un séquito de hombres armados y necesitando muchas veces pernoctar en una cuchilla porque no se divisaba en el horizonte ni el humo ni la silueta de una vivienda humana". Y agregó: "Pues bien; si ahora renaciesen los combatientes de aquella época, ¿podrían reconocer al teatro desolado de sus luchas troyas en esta bella capital de 150.000 habitantes? ¿Reconocería aquel desierto de los entreveros sangrientos, en esta campaña cruzada por los telégrafos y los ferrocarriles, con todas las propiedades deslindadas y cercadas, con centenares de escuelas, con oasis de agricultura esparcidos en todos los ámbitos del país?" (BARRAN-NAHUM, 1971 II:13).

Esa visión impresionista era confirmada por la realidad. En el último cuarto del siglo pasado, el Uruguay experimentó una importante serie de transformaciones estructurales que suelen denominarse, por comodidad para su comprensión, bajo el nombre genérico de modernización⁽¹⁾. Las modificaciones tecnológicas, demográficas, económicas, sociales, políticas y cul-

1) "...desde el punto de vista histórico, la modernización es el proceso de cambio hacia los tipos de sistemas sociales, económicos y políticos que se establecieron en la Europa Occidental y en la América del Norte, desde el siglo XVII hasta el siglo XIX, se extendieron después a otros países de Europa, y en los siglos XIX y XX a la América del Sur y a los continentes asiáticos y africano..." (EINSENSTAD, 1968: 11).

turales orientaron al país hacia los sistemas ya impuestos en Europa Occidental y América del Norte⁽²⁾. Estos cambios significaron:

a) la adecuación de la estructura económica basada en la exportación de excedentes pecuarios a las condiciones imperantes en el mercado mundial, atendiendo a las características particulares que asumió en el área la penetración británica.

b) la renovación de la estructura ganadera, que permitió el desarrollo de nuevas formas productivas y nuevos renglones de exportación, al tiempo que se produjo un incremento de las actividades artesanales y comerciales para satisfacción del mercado interno.

c) el crecimiento demográfico alimentado por una importante inmigración ultramarina y el aumento vegetativo consecuente.

d) la centralización del poder político y la expansión de las actividades secundarias del Estado, proceso que culminó en las primeras décadas del siglo XX.

Debe agregarse también, la progresiva canalización de las tensiones políticas y sociales por una vía institucional, y a nivel social la confianza en la igualdad de oportunidades más el incipiente fortalecimiento de las clases medias. Estos aspectos se conjugaron en un clima optimista, expansivo, realizador y permitieron llevar adelante un proceso señalado como el "ejemplo más feliz de democratización política y modernización social que se dio en esta etapa de Latinoamérica". (HALPERIN, 1969:326).

2. El Cerramiento de los Espacios Regionales.

La derrota de las huestes federales de Felipe Varela y López Jordán y la obra de la generación del 80 en la Argentina; las transformaciones socio-económicas que experimentó el Brasil, que culminaron en lo político con el paso incruento de la monarquía a la república federativa en 1889, la formación de un gobierno "liberal" en el Paraguay destruido por la guerra de la Triple Alianza y la tarea centralizadora del "militarismo" en el Uruguay, hicieron que hacia el último cuarto del siglo XIX, los países de la cuenca platense alcanzaran su definición territorial y su consolidación como Estados Nacionales.

En un mercado mundial en expansión, el intercambio comercial de estos países se multiplicó ingresando masivamente el capital y la mano de obra extranjera. Se movilizaron y diversificaron las fuerzas productivas internas, las explotaciones agropecuarias se expandieron a través de la agregación de tierras (excepto, en el caso del Uruguay) y de mano de obra, y la dinámica capitalista penetró más profundamente en el agro. El ferrocarril tendió a unificar los Estados estimulando el desarrollo de nuevos vínculos que ligaron

2) Diferencias entre "veteranos" y "recién llegados a la modernización". "En el último caso, este proceso se relacionó muchas veces con una pauta diferente en el ritmo de movilización social y de desarrollo temporal relativo de la modernización en las diferentes esferas institucionales. En casi todos los Estados Nuevos el proceso de diferenciación y movilización social fue más enérgico en la esfera política, ecológica y educacional que en la industrial y económica. El fenómeno que encontramos con frecuencia en muchas de estas sociedades de superurbanización no acompañada de industrialización, es un índice muy importante de esta tendencia general..." (EINSENSTAD, 1968:94/5).

al interior productivo con los (o él, según los casos) puertos exportadores, contribuyendo a la integración de un mercado interno. Las fronteras vivas e indefinidas se transformaron en límites políticos, jurídicamente efectivos, que deslindaron las soberanías que se ejercieron a cada lado de ellas. Y si bien económicamente permaneció su carácter "vivo", a través del siempre presente contrabando y tránsito de hombres, políticamente cada Estado se consolidó como unidad autónoma, quedando sólo en la teoría la defensa de proyectos anexionistas⁽³⁾.

3. El Imperio "informal" Británico: libre comercio e inversiones

En la etapa considerada, Inglaterra, ya no sólo estuvo interesada en comerciar e introducir mercaderías, sino también en colocar capitales integrando al país al área de la libra esterlina, auténtico respaldo del sistema del "gold standard Exchange" y libre cambio que rigió la avanzada economía nordatlántica. Como señala Peter Winn, "El Uruguay no era ya más considerado como una gran factoría y puerto de entrada del comercio con míticos millones de habitantes de medio continente. La concepción del nuevo imperio informal era más realista y consideraba al país como un pequeño y accesible territorio con ricos recursos naturales y población europea. Valioso en sí mismo, desde el punto de vista económico, bien valía la pena integrarlo a la economía atlántica como proveedor de fibras textiles de una Europa industrializada y de alimentos para las nuevas masas de las ciudades. Era, además, un mercado cada vez más importante para las manufacturas británicas y una zona de redituables inversiones que ofrecía mejores márgenes de interés que el 3% anual obtenible en negocios similares en la metrópoli" (1975:42).

Este imperio "informal" se materializó en empréstitos e inversiones directas, muchas de ellas volcadas en obras públicas impulsadas por capitales británicos. En 1881, el ministro inglés en Montevideo Edmund Monson expresó: "Todas las empresas industriales que tienen alguna importancia en este país están en manos inglesas. Los ferrocarriles, los tranvías, los bancos, los diques, el abastecimiento de gas y agua corriente, han sido establecidos por el capital inglés y son dirigidos por capitales ingleses". (WINN, 1975:44).

Hacia 1900, los capitales y las empresas británicas desempeñaron un rol preponderante en la banca, seguros, la industria de las carnes y la producción ganadera. El país quedó unido a Londres por la más alta deuda per cápita de toda América del Sur, las inversiones inglesas sobrepasaron en la época los 40 millones de libras, cifra comparable a las similares en China o en África Occidental. Las mismas implicaron la remisión anual de ganancias a la City por valor de dos millones de libras, según consignaba el secretario de la legación uruguaya en Londres, A. Sáenz de Zumarán.

Al mismo tiempo, el viejo sueño del "alto comercio montevidiano" de constituir el centro del emporio platense, basado en la libre navegación de los ríos que desembocaban en el Plata estaba, a plazo no muy largo,

3) Véase también la desencantada visión positivista de A. F. Costa, "El Nirvana". quien sin embargo, desde las bancas parlamentarias, poco más adelante, actuará en el consolidado Estado Oriental.

condenado a disiparse.⁽⁴⁾ Mientras que en el período anterior las relaciones entre el desarrollo urbano y el intercambio comercial fueron relevantes, dado el amplio marco regional en que se desarrollaron, ahora las mismas quedaron ceñidas en las posibilidades de conformar un mercado nacional de estrechos márgenes lo que reafirmó el papel directriz y centralizador de Montevideo.

4. Una renovada economía ganadera

El proceso de renovación de la estructura ganadera supuso el afianzamiento del ovino, la mejora genética de las haciendas mediante la mestización, el alambramiento de los campos y los primeros intentos de exportar carne conservada, a mercados ultramarinos⁽⁵⁾.

Los dos productos básicos de exportación, hasta entonces, los cueros y el tasajo, comenzaron a perder el lugar de privilegio que ocupaban, reemplazándolos progresivamente la lana y la carne. Hacia el fin del período estudiado, en 1913, la carne preparada en frigoríficos superó por primera vez a la producción saladeril en el cuadro de las exportaciones. (ACEVEDO, 1934, V:552).

La economía mantuvo su rasgo exportador, que siguió siendo el factor principal de crecimiento del país. Para adecuarse a las necesidades del mercado europeo se realizaron inversiones para mejorar los ganados y su explotación, logrando rendimientos que dejaron un importante excedente.

La modernización condujo a la decadencia de la estancia "tradicional" y al predominio de la "moderna", manejada con un estilo empresarial, administrado con criterio contable por dueños mejor integrados al mundo de los negocios mercantiles y bancarios. En este nuevo contexto, el personal de trabajo permanente tendió al mínimo indispensable, con lo que comenzó a disminuir el personal ocupado (o subocupado) en las actividades pecuarias, de forma que sólo quedaron los capataces y peones necesarios⁽⁶⁾. El "agregado"⁽⁷⁾ fue condenado a desaparecer y un buen número de la población rural sólo se integró a dichas actividades zafralmente. Además, tenían ya pocas oportunidades de participar en las cada vez menos frecuentes "patriadas"⁽⁸⁾ —al afianzarse la autoridad central— en las que había "aire libre y carne gorda". (BARRAN-NAHUM, 1972:72), según se indicó en una divisa de un revolucionario del Partido Nacional.

4) Sobre el tema véase en Mourat (1969) la optimista visión de Carlos María de Pena en 1884, el esfuerzo por mantener el comercio de tránsito que testimonia la propuesta de Julio Martínez Lamas en 1914 y la comprobación de su definitiva desaparición en un informe de la Cámara de Comercio de Montevideo de 1920.

5) Al respecto véase Barrán y Nahum, 1967-1978 passim y especialmente 1971: 100 y ss.

6) Mientras que la estancia no alambrada requería un puestero cada 1000/1200 ovejas, el cercamiento hacía que un hombre controlase una majada de 10.000 ovejas (BARRAN-NAHUM, 1971:336).

7) Se llamó así a los que vivían en las estancias como "huéspedes" sin ocupación fija al servicio de lo que las circunstancias —y el propietario— deparaban.

8) Movimientos o levantamientos insurreccionales de las facciones colorada o blanca producidos en la campaña de nuestro país.

El poverío rural, no tuvo otro camino, que nuclearse en ranchos construidos en los límites de las estancias, a lo largo de los caminos y vías férreas, por lo general, en terrenos fiscales. A estas concentraciones espontáneas se las denominó "pueblos de ratas", por su situación miserable⁽⁹⁾. En ellas vegetaban, realizando pequeños servicios llamados "changas", cortando leña o esperando las temporadas de zafra para engancharse en las comparsas de esquiladores que recorrían las estancias. Esto les permitió sobrevivir, dada la frugalidad de nuestros paisanos, como testimonió el Dr. Daniel García Acevedo en su informe de 1910 donde examinó su situación. En el mismo documento, el autor, calculó "...entre 5 y 6 personas por familia, de manera que multiplicando 6.300, número mínimo de familias, por 5,5 tenemos casi 35.000 como número mínimo de personas pobres en el país (1967:33 y ss.).

Estos rancheríos o "pueblos de ratas" constituyeron núcleos de población de hábitos y costumbres rurales, en más de un caso, compuestos por parte de la familia del peón establecido, ya que la explotación ganadera no requería su constitución, es más, contribuía a desalentarla. Obligado a formar estos pueblos marginales, el poverío fue inducido a ir adoptando algunas pautas urbanas. Para muchos de ellos, estos núcleos constituyeron el primer paso hacia la emigración a la capital departamental, primero, y a la metrópoli montevideana después.

En la época se vinculó este problema a la permanente promoción de la agricultura que planteaban las élites. Pero el lúcido prospecto que impulsaron los "rurales", nombre que se daban a sí mismos los miembros de la Asociación Rural, grupo de promoción y presión que nucleaba a los propietarios estancieros modernistas, había sentado el "principio de que la ganadería era la que hace el fondo de la riqueza del país". (ORDOÑANA, 1892 - apud. Oddone, 1967:109) y reservaba a la agricultura un papel subordinado y subsidiario.

9) El Coronel Guillermo Echeverry, Secretario del General Benavente durante la Guerra Civil de 1904, describe de este modo a los mencionados rancheríos: "Poco antes de llegar al paso de Cardozo puede verse un pequeño grupo de ranchos miserables y donde desde lejos se adivina la morada de la más espantosa miseria.

El general se acercó a uno de estos ranchos que parecía estar deshabitado y en ruinas y que, más próximo que los demás, se hallaba al borde del camino.

Nadie hubiera creído, en efecto, que algún ser humano podría vivir allí porque la mitad del techo de paja se lo había llevado el viento. Probablemente el viento revolucionario habría llevado también de allí a sus habitantes. No se veían puertas: alguien las quitó para hacer fuego. Sólo algunas gallinas correteaban escarbando los cardos, indicando que alguien vivía en aquella ruina. De repente aparece, saliendo de aquella especie de cueva una negra a la que pronto rodeó un escuadrón de negritos. ¿Dónde podían alojarse tantos? Completamente desnudos no cesaban de mirar con ojos espantados y llenos de asombro al General y a los ayudantes que lo acompañaban. El General, que ese día estaba de muy buen humor, cambió algunas palabras con la negra y le dio un socorro.

—¿Dónde está el patrón?— le preguntó.

—Está en la división del Coronel Escobar y mire lo que son las cosas añadió— tengo un hijo y un hermano en la "regulación"...

(Al día siguiente) "...antes de mediodía llegamos muy cerca del pueblo San Máximo, dejándolo a nuestra izquierda. ¿Cómo se llama este pueblo?— pregunté al baqueano teniente Babelo. Le llaman el pueblo de las ratas, pero su verdadero nombre es San Máximo. Después averigué que las ratas aquellas eran de dos patas". (ECHEVERRY, 1935:78-79).

Asociados a planes de desarrollo diverso volvieron a articularse nuevos proyectos de colonización, entre los cuales podemos mencionar el propuesto por Benjamín Victorica y Urquiza en 1887, en nombre de un sindicato de capitalistas europeos, que preveía la construcción de una vía férrea entre Villa Artigas (hoy Río Branco) y Santa Rosa (hoy Bella Unión), paralela a la frontera con Brasil, instalando colonias agrícolas a ambos lados de la misma.

A principios de 1889 surgió otro proyecto de colonización vinculado a la construcción de una vía férrea. Castro, Petty y Cía., propusieron la construcción del denominado Ferrocarril Interior del Uruguay que uniría Colonia con San Luis (población a crear en la frontera con Brasil), para enlazar con Bagé, cruzando en diagonal todo el país. Esta misma idea fue retomada en 1909 por la "The Panamerican Transcontinental Company". En ambos casos los promotores pretendían colonizar ambos lados de la citada línea ferroviaria.

Emilio Taddey en 1889 y la Compañía Nacional de Créditos y Obras Públicas en 1890 plantearon la radicación de importantes contingentes de inmigrantes, cuya principal actividad sería la agricultura. Sin embargo, las colonias de Río Negro en Tacuarembó y Guaviyú, en Paysandú, respectivamente, fueron las únicas realizaciones concretas de ambas propuestas.

Otros proyectos, en cambio, se vincularon con planes de canalización como el de Roberto Armenio y Tito Marengo de 1888 o la construcción del Canal Zabala que serviría a un triple propósito: riego, fuerza motriz y navegación. Por otra parte, la canalización de los cursos de agua y la colonización de las tierras, aledaños a la Laguna Merim, en la frontera con Brasil, también merecieron la atención del ya citado Armenio en 1889 y 1890 y de Francisco J. Ros en 1898.

El último, en el tiempo, de estos grandiosos proyectos fue el propuesto por Manuel Bernárdez en 1931, que planteó la construcción de un ferrocarril transversal desde Santa Rosa a la Coronilla, suponiendo obviamente una colonización agraria a ambos lados de la vía.

El proyecto de ley presentado por Carlos María Ramírez y Francisco Bauzá, entre otros, en 1888, fue el ejemplo más cabal⁽¹⁰⁾ del pensamiento de las élites del país para promocionar la agricultura mediante la colonización y la afluencia de inmigrantes. Renació así la "utopía agraria", pero salvo las fundaciones de algunas colonias aisladas que, por lo general, encubrieron un negociado de acaparamiento de tierras o simplemente de especulación, aprovechando los textos legales, ella no fue más allá de estas formulaciones⁽¹¹⁾.

10) Sobre el tema colonización agraria seguimos el trabajo de O. Muras (1972:64) quien anota: "entre 1852 y 1948 se sancionaron 11 decretos y leyes importantes referentes a colonización; entre 1910 y 1964 tuvieron consideración parlamentaria sin haber tenido aprobación de 16 proyectos de Ley de Reforma Agraria mediante colonización; entre 1855 y 1948, 16 organismos oficiales distintos entendieron en colonización, funcionando algunos de ellos simultáneamente".

11) Casos de negociados, lo testimonian las propuestas de Eduardo Grauert de colonización en Santa Teresa o la de Lorenzo Cabello en Artigas para la Colonia Gral. Rivera.

Señala Oddone (1966 a:44/45): "los vientos de la especulación, signo de este período, favorecen los primeros ensayos de colonización oficial, cuyo ejemplo más concreto lo ofrece la operación concertada con Emilio Taddey. Dicho contrato promete la incorporación de

Sólo en los departamentos de Colonia y San José y en el litoral, especialmente en Paysandú, se dieron algunas de las realizaciones colónicas menos efímeras. En Colonia, como expansión de los núcleos iniciados en Rosario por los inmigrantes suizos se crearon las colonias Riachuelo, Miguelete, Ombúes de Lavalle, Cosmopolita, Sauce, Cibils, Larrañaga y en San José apareció la de Paullier (todas entre 1878 y 1912). En Paysandú se constituyeron las colonias Esperanza, Porvenir, 19 de Abril, y con participación estatal, San Javier, fundada por emigrados rusos perseguidos por razones religiosas. Por lo general, además, no se ajustaron al Reglamento para el Trazado de Pueblos y Colonias impulsado por el Director de Obras Públicas, Melitón González, en 1877.

La influencia de estas colonias sobre la urbanización fue muy escasa, puesto que sólo generaron pueblos de poca importancia. La instalación de las colonias Piamontesa, Suiza, etc., únicamente dio origen a pueblos en los años posteriores. El primero surgido de ellos, La Paz, debió su formación y desarrollo a las ventajas que ofrecía para el transporte fluvial el arroyo Rosario, pero el cerramiento de su barra determinó la decadencia del pueblo. Ya en el siglo XX, el enlace carretero hizo que el pueblo de Nueva Helvecia predominara en la zona, mientras Ecilda Paullier y Ombúes de Lavalle devinieron en los otros dos centros urbanos de importancia generados por estas colonias. Por su parte, al norte del río Negro, se destacaron únicamente Nuevo Berlín y San Javier, que también tuvieron a la vía fluvial como principal conexión con el exterior. Llama la atención que muchos de los núcleos colónicos más exitosos no estuvieran comunicados por el ferrocarril, en el cual se cifraron tantas esperanzas para el desarrollo agrícola.

5. Un impulso industrial poco eficaz

Hasta esta época, salvo en muy contados casos, la importación de bienes de consumo era casi total. No existían, por tanto, fabricantes y la única actividad que podía merecer el calificativo de industrial, era el saladero. Trabajo muy primitivo, en muchos casos similar al que se realizaba en la estancia, tuvo escasos efectos multiplicadores sobre el desarrollo urbano, ya que poca era la compatibilidad entre el sucio saladero y la ciudad. (ALTEZOR, 1971:96 y ss.), a la que no servía con productos, ni tampoco le requería servicios.

dos o tres mil familias italianas de agricultores y jornaleros idóneos. Por cada inmigrante el empresario recibirá cinco pesos del Estado, a cuya cuenta correrán en principio los pasajes que luego deberá reembolsar el colono. Llenadas las formalidades iniciales, las sucesivas remesas de inmigrantes pusieron al descubierto el alcance de esta maniobra. A título de trabajadores calificados se reclutaron en Italia inmigrantes en masa sin discriminación alguna de ocupación u oficio. La evidencia del escamoteo no obstó a la prosecución del contrato que se cumplió con la antigua puntualidad del tráfico negrero. En veintitres remesas fueron introducidos al país 10.849 inmigrantes que devengaron en beneficio del señor Taddey, una comisión de \$ 59.682,83. Abonando la aparente seriedad del contrato, todos los emigrantes poseían certificado de profesión expedido por el Síndico local y visado por el Cónsul uruguayo".

La inmigración fue la impulsora de las pequeñas industrias y artesanías que comenzaron a proveer a la creciente Montevideo. Los extranjeros que emprendieron estas actividades, constituyeron la mayoría de sus promotores.

En esta etapa comenzaron a instalarse los primeros establecimientos que merecen el nombre de fábricas. Ligados a la base económica ganadera aparecieron localizados geográficamente en los alrededores de Montevideo: establecimientos textiles, curtiembres y más tarde, frigoríficos. Una industria menor dedicada a productos alimenticios y otros de uso doméstico, comenzó a abastecer a los hogares capitalinos que poco a poco adoptaban las más avanzadas pautas de consumo europeo. Por último, el desarrollo de un sistema de transportes, el ferrocarrilero nacional y el tranviario capitalino, requirió talleres para mantenimiento y reparación de vía y rodados.

Se fundaron entre otras, las fábricas textiles "La Victoria" de los Hermanos Salvo (1898) y "La Aurora" de Martínez Reina, ubicadas en el Paso del Molino, y en Maroñas "La Uruguaya" de Alvarez Liste y Cía. en 1907. En este último barrio —al igual que en el de Nuevo París—, se concentraron las curtiembres, siendo las más destacadas, la de Maroñas S.A. y Lanza y Cía., entre otras.

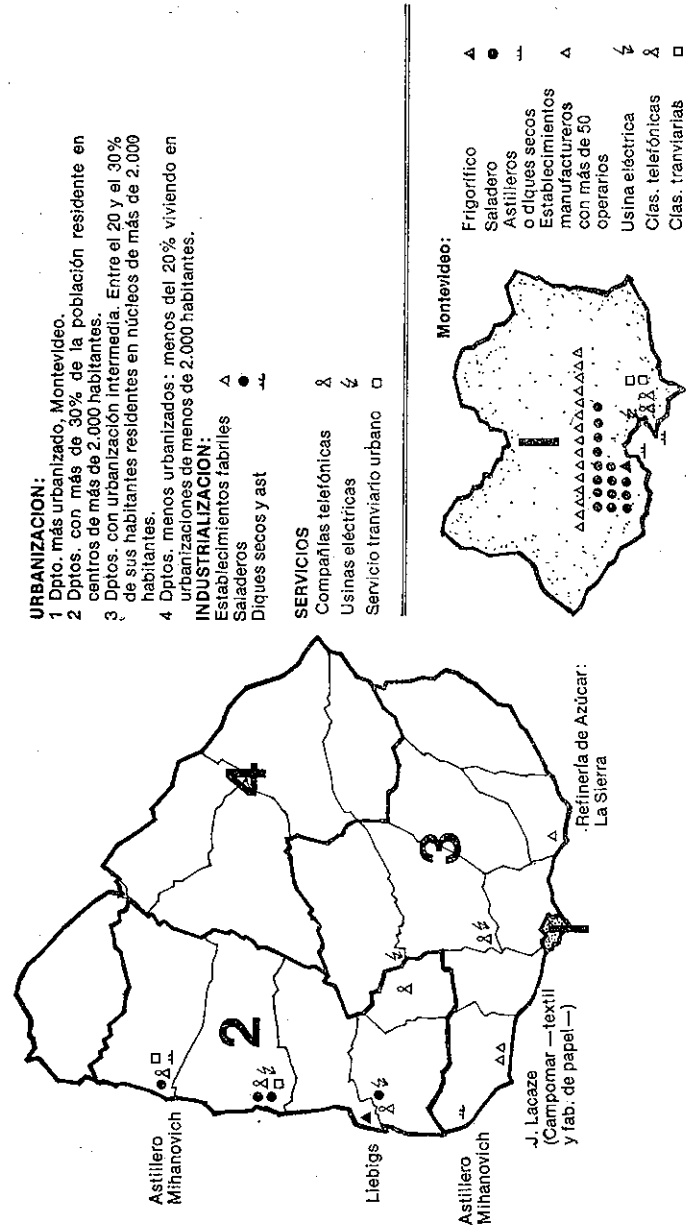
En el Cerro, junto a los viejos saladeros, apareció en 1902, el primer establecimiento frigorífico, el de Manuel Lessa que comenzó a operar hacia 1905. En 1911 se instaló el frigorífico Montevideo, futuro "Swift", y en 1917, el "Artigas" que dependía de la empresa Armour de Chicago. La aparición del frigorífico significó la extinción del complejo saladeril, dando origen a industrias que ahora pasaron a constituirse independientemente, tales como curtiembres, barracas y lavaderos de lana, jabonería, etc.

En Bella Vista se instalaron los talleres y fábricas de ladrillos sílicos calcáreos de la Compañía Nacional de Materiales de Construcción que, junto a la explotación arenera ubicada en Santiago Vázquez y a una cantera de mármol, la de "Burgueño", constituyó un complejo industrial de importancia que continuó la extensa obra edilicia iniciada por la empresa de Ricardo Belloni, trabajando en los proyectos emprendidos por Rosell y Rius y en los de la antigua Compañía Nacional de Obras Públicas que impulsaron Reus y Casey.

Casi simultáneamente aparecen "La Unidad" y Strauch y Cía., orientadas a la producción de jabones, la Compañía Nacional de Fósforos, la fundición de acero Gutiérrez, Varela y Cía., las destilerías de J. Meillet, la fábrica de bebidas sin alcohol, "La Ideal", las fábricas de chocolates y caramelos "La Media Luna" y "La Nacional", la S. A. Molinos Harineros del Uruguay, "El Molino del Comercio", la Fideería y Molino Montevideo de P. Mañé y Cía., Cafés y Tés El Chaná, la Arrocera Oriental, las fábricas de tabacos y cigarrillos "La Republicana" y "Montevideo" entre otras. En su conjunto atendieron —en forma de "industrias manufactureras"— a la producción de artículos de consumo, sustitutivos de los importados.

Toda esta actividad se desarrolló al amparo de un proteccionismo que se reclamó del Estado. Se repiten y complementan leyes pocas veces ge-

MAPA V. URUGUAY, 1908. URBANIZACION - INDUSTRIALIZACION - TERCIALIZACION



nerales —las de 1875, 1888, 1893 y 1912— pues la mayoría eran disposiciones que atendían a un interés particular⁽¹²⁾.

Por su ubicación física no hubo zonas con típicos paisajes industriales, pocas eran las fábricas de cierta escala y la mayoría de los establecimientos se localizaron en forma dispersa por los distintos barrios de Montevideo. Sólo puede señalarse cierta concentración en la industria frigorífica (en el Cerro) o los intentos de instalar las empresas en una zona especializada donde contaban con la ventaja de disponer de mejores accesos al transporte ferroviario. Sin embargo, la zona de los "cuadrados" que actualmente tiene como ejes las calles Paraguay y Rondeau desde Galicia hasta Agraciada, sólo albergó barracas acopiadoras de productos del país⁽¹³⁾.

La concentración de los establecimientos fabriles se radicó en zonas aledañas al casco urbano capitalino para usar sus facilidades (transportes, energía, agua, etc.), lo que a su vez favoreció la creación de nuevas industrias, sumado a la oferta de mano de obra potencial, al tiempo que el alejamiento —relativo— del centro permitía arrendar o comprar terrenos más baratos: "...en la Capital se definen áreas de localización de actividades industriales afines, se dibuja un zoning espontáneo de áreas industriales especializadas: el Cerro, asiento de la industria frigorífica, Capurro, de los lavaderos de lana, Paso del Molino y una franja que tiene por eje la calle Veracierto, de la industria textil, una franja territorial contigua al puerto con eje en la calle Rondeau, de los depósitos de materias primas elaboradas de exportación, etc." (ALTEZOR, 1971:299).

12) Ej. Ley de protección a los molinos de arroz de 1900, a la introducción de maquinarias textiles para Campomar del mismo año, en 1902 favoreciendo a la industria frigorífica, en 1903 amparando a las fábricas de helados, tejidos y fósforos así como a las bodegas de vinos, en 1906 a la industria azucarera, en 1908 a la industrialización del lino, en 1910 a la carne preparada por la "Frigorífica Uruguaya".

Por decreto-ley del 22 de octubre de 1875 se dio el "...primer impulso serio en favor de las industrias manufactureras o fabriles, bajo forma de una suba moderada de las tarifas de aduana sobre todos los productos que las industrias nacionales podían producir y de la supresión o rebaja de los derechos sobre las materias primas que era necesario importar para el fomento de las mismas industrias". (ACEVEDO 1933, III:779). En 1888 se aprobó una ley por la cual se aumentó la protección, estableciendo un porcentaje general de recargo a las importaciones del 31 % que en algunos casos aumentaba al 51 % (ACEVEDO, 1934, IV:446). En 1912 una ley aplicable "a numerosas industrias exoneró de derechos de Aduana una veintena de materias primas, redujo fuertemente los derechos sobre un centenar de otras materias primas; acordó el beneficio del drawback o de admisión temporaria a favor de todos los establecimientos que importaran productos extranjeros para transformarlos y exportarlos; y autorizó al Poder Ejecutivo para eximir de Derechos de Aduana a las máquinas y materiales de instalación de las fábricas, y para eximir a éstas, por el término de 10 años, de Contribución Inmobiliaria y de Patentes de giro" (ACEVEDO, 1934, V:583).

13) En este sentido cabe recordar que la primera estación de ferrocarril se ubicaba en la barriada de Bella Vista —exactamente actuales calles Uruguayana y Olivos— y el tema de donde debiera ser emplazado su punto de inicio dio lugar a prolongadas discusiones. "Los ingenieros consultores Hansen y Beare, sostenían que no existía otro lugar más conveniente que el "paraje denominado Cordón, llevando un camino de sangre o trenway hasta la Plaza Cagancha o de Independencia, para allí tomar pasajeros y mercancías". La estación central o "terminus" estaría ubicada en la actual Plaza de los Treinta y Tres y la línea férrea iría por 18 de Julio, 8 de Octubre y el camino Cuchilla Grande para continuar de allí en procura del pueblo de Las Piedras. Otros sostenían que el ferrocarril debía estar en las vecindades del futuro puerto de Montevideo y, finalmente, esta fue la tesis que triunfó" (CAPRARIO-BONAVIA, 1966:45 y 46).

Este estrecho impulso no convirtió a Montevideo en una ciudad fabril y, en el interior del país tampoco logró configurar polos de desarrollo con suficiente empuje, capaces de generar nuevos núcleos urbanos o de cambiar la fisonomía de los existentes. Existió una excepción: Juan Lacaze en el departamento de Colonia. Hacia 1888 el empresario que dio nombre a esa ciudad solicitó una concesión para construir un ferrocarril que uniese San José, pasando por Rosario, con un puerto a erigir: Puerto Sauce. La idea era captar la producción agrícola de las colonias Suiza, Cosmopolita, Piamontesa, Canaria, Nacional y Savoyarda, para ese ferrocarril, y permitir luego el tráfico de cabotaje desde Puerto Sauce a Montevideo. Años después, la explotación de la cantera El Minuano permitió la construcción de un ferrocarril de trocha angosta de 42 kms. de extensión, para transportar la arena y piedra extraída, que tenían como destino las obras en construcción del Congreso de Buenos Aires y el puerto de La Plata. Casi al fin de siglo, en 1898, se instaló la Fábrica Nacional de Papel, aún existente, pero quizás lo que provocó el mayor efecto multiplicador fue el establecimiento de "La Industrial", fábrica textil que instalaron los Hermanos Salvo asociados a los Campomar en un arenal de 45.000 metros cuadrados. Esto dio origen a las casas habitación para los obreros y a la creación de servicios típicamente urbanos. Pero este núcleo constituyó —y aún hoy lo es— un caso de centro urbano "un tanto cerrado sobre sí mismo, con funciones "secundarias"... (respondiendo)... a las necesidades humanas, económicas y sociales, creadas por la aglomeración urbana en sí misma, y su influencia excede escasamente la de esta última" (CLAEH-CINAM 1963:178). Una comunidad pequeña dependiente de sólo dos industrias padece un estancamiento, se atrofia en un mundo de continuos cambios técnicos. (RICHARDSON, 1973:190), y permanece aislada, en un medio predominantemente agrícola-ganadero.

Otros procesos, basados en actividades primarias extractivas no lograron pasar más allá de la coyuntura que permitió su florecimiento. En efecto la minería tampoco favoreció el crecimiento urbano ni aún en el caso más promisorio: Minas de Corrales.

En 1878 se constituyó en París la Compañía Francesa de Minas de Oro del Uruguay, a partir de un informe del Ing. L'Olivier, quien señaló que el oro de Cuñapirú era superior en calidad al de California, Australia y Minas Gerais, en tanto que el beneficio bruto era una "cifra que sólo minas excepcionales, como las de Nevada puede obtener". En 1888 se conforma la compañía inglesa "Goldfields of Uruguay Ltda." que compra los derechos de la compañía francesa anterior. En 1894 es una nueva empresa "Compañía de los Establecimientos Franceses de Minas de Oro del Uruguay" que adquiere el patrimonio de dichos yacimientos y finalmente vuelven los ingleses con la "Compañía Uruguay Consolidated Gold Mines Ltda." Los datos oficiales señalan que en el período 1872/1916 la región alcanzó una producción de 2:787.770 gramos de oro desconociéndose la cantidad recogida por la acción personal de mineros o no controlada oficialmente. El informe del Ing. Mac Millan publicado en setiembre de 1930 sostiene que

las riquezas allí depositadas se perdieron por la mala administración y los equivocados procedimientos técnicos utilizados para la obtención del material.

Sin duda, la fiebre del oro desarrollada en la zona a partir de la década del 70, el crecimiento desmesurado de la región, atrayendo gran cantidad de pobladores que veían el surgimiento de un gran complejo industrial, al tiempo que se edificaban lujosas moradas en donde se vivía con una fastuosidad desacombrada, es parte de un tema que merecería un estudio particular. Pasada la corta prosperidad, la región tendió a despoblarse y volvió a sus antiguos ritmos, quedando los restos de las construcciones del complejo industrial y un núcleo poblado, aún hoy supérstite.

Por su parte el desarrollo de actividades extractivas en el departamento de Colonia significó la creación de algunos pueblos, Conchillas, Puerto Inglés, Punta Francesa, Martín Chico y Riachuelo, pero tampoco aquí se generaron polos de desarrollo permanentes. La dependencia estricta del mercado bonaerense implicó un desenvolvimiento estrictamente coyuntural y pese a las inversiones que se realizaron en obras de infraestructura, no concretaron más que una efímera realidad que el tiempo ha reducido a los recuerdos, salvo en el caso de Conchillas (14).

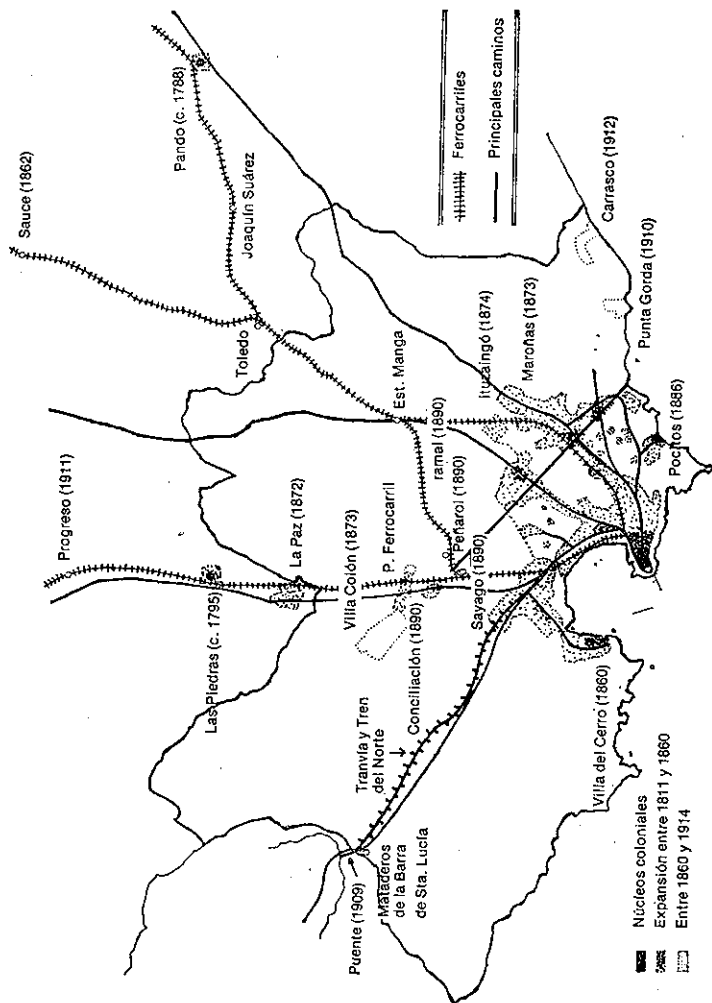
El "modelo industrial" existió así, solamente en el plano programático y en los deseos de la relativamente poco influyente "Liga Industrial". En Peñarol, hoy barrio de Montevideo, al instalarse los talleres del FF.CC. del Uruguay se creyó que una Nueva Manchester se alzaba. El pronóstico falló, fueron sólo talleres de reparación y no plantas de fabricación, las cuales siguieron estando en Inglaterra. En el litoral, la coyuntura comercial favorable permitió la existencia de astilleros de regular importancia para construir y mantener barcos de cabotaje de la Compañía Mensajerías Fluviales en Salto y la Compañía de Navegación Fluvial que fundó Mihanovich en Carmelo. Al decaer el tráfico por el río, bajo el impacto del desarrollo ferroviario y la competencia argentina, estos establecimientos entraron en franca decadencia.

La relación entre industrialización y desarrollo urbano, a escala nacional, no fue importante, en tanto esta actividad no promovió una diversificación de funciones y una multiplicación de servicios. Los paisajes industriales fueron tan utópicos como los agrícolas. Sin embargo, este proceso, con todas sus mediatizaciones, resultó relevante en el caso de Montevideo, única ciudad que por su densidad, dispuso de un mercado capaz de permitir el desarrollo de los establecimientos.

La relación entre urbanización e industrialización es por lo tanto discreta. El siguiente cuadro indica la relación entre los índices de urbanización e industrialización, para tres fechas únicas en las que es posible calcularlos:

14) El pueblo de Conchillas debe su origen a las Canteras de Granito de la zona, propiedad hacia 1890 de Walker y Cía., que proveyó de dicho material a las obras de construcción del puerto nuevo de Buenos Aires. Ello motivó la instalación de un tren de trocha angosta desde la cantera al puerto, propiedad de la empresa al igual que las embarcaciones para el transporte hacia la costa argentina. El hecho de que el establecimiento ocupaba a más de 300 personas impulsó a la creación del pueblo que fue construido a costa de ella, erigiéndose así viviendas, escuela, comisaría, telégrafo y oficinas.

MAPA VI. EXPANSION DE MONTEVIDEO DURANTE LA MODERNIZACION



Las fechas son aproximadas, pues en muchos casos se trata de un proceso de largos años y no una fundación ex nihilo.

CUADRO III

RELACION ENTRE URBANIZACION E INDUSTRIALIZACION

AREA CUBIERTA	MONTEVIDEO		URUGUAY
	1889	1908	1908
Año.			
Indice de urbanización *	840.41	810.53	458.16
Indice de industrialización**	258.28	351.01	151.26
Indice de relación entre urbanización e industrialización***	325.38	228.35	302.90

$$* I_u = \frac{P. Urbana \times 1000}{P. Total}$$

$$** I_i = \frac{Población activa sector secundario a) \times 1000}{Población activa total}$$

$$*** I_u/I_i = \frac{I_u \times 100}{I_i}$$

a) En el Sector Secundario se incluyó el sector construcción y el de energía.

Elaborado sobre datos de J. Klaczko (ms. inédito).

El elevado guarismo indica una incidencia muy baja de la industria en la urbanización y ello teniendo en cuenta que se tomó como personal ocupado en la misma a todos aquellos que trabajaban en la transformación de materias primas y elaboración de productos terminados o intermedios, aunque en muchos casos, estrictamente, el nivel no era más que artesanal.

La urbanización, o mejor aún la sobreurbanización que denotan nuestros índices no fue debida al impacto de la industrialización. En cambio, si evaluamos la incidencia de la actividad comercial y los diversos servicios productivos, de transporte, colectivos e individuales veremos que la correlación es importante.

CUADRO IV

RELACION ENTRE URBANIZACION Y TERCIARIZACION

AREA CUBIERTA	MONTEVIDEO		URUGUAY
	1889	1908	1908
Año			
Indice de terciarización *	691.19	567.39	349.19
Indice relación urbanización/ terciarización **	121.58	141.27	131.21

$$* I_t = \frac{\text{Población activa en el sector terciario} \times 1.000}{\text{Población activa total}}$$

$$** I_{u/t} = \frac{I_u \times 100}{I_t}$$

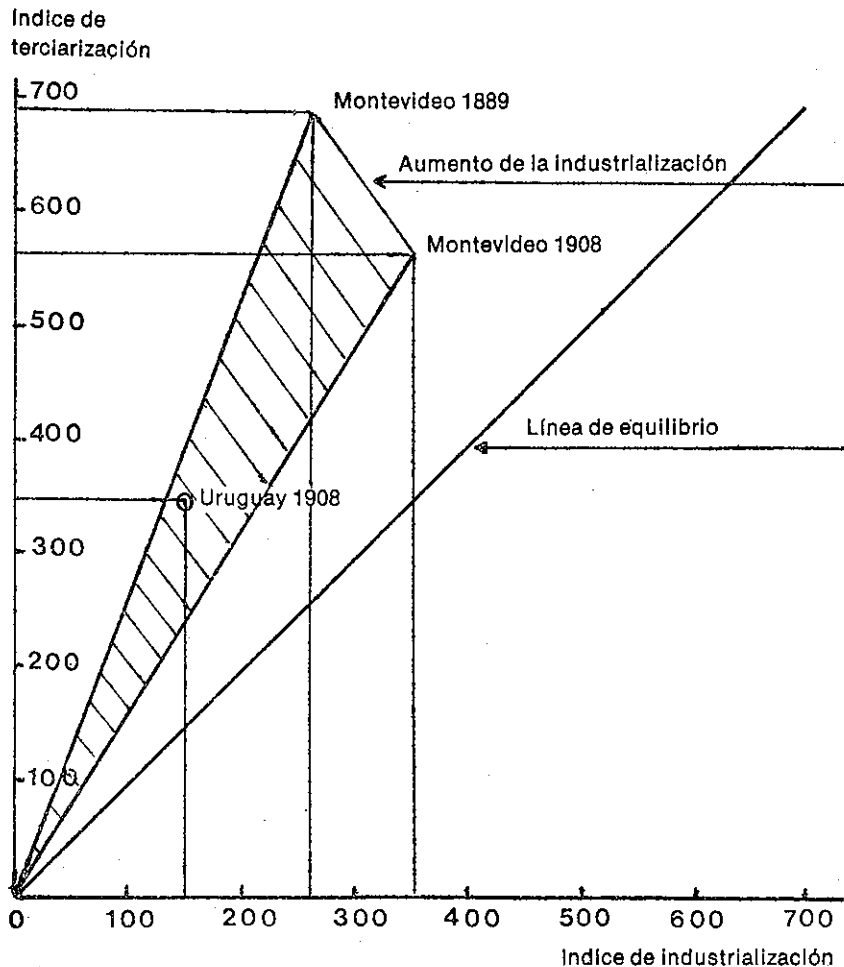
En este caso las cifras son considerablemente más bajas e indican una importante correlación entre la terciarización y la urbanización que sólo baja en Montevideo hacia 1908 al aumentar la industrialización. De todos modos esto nos proporciona una prueba cuantitativa de la hipótesis afirmada: el desarrollo urbano, y primordialmente el montevideoano, se debió a las actividades administrativo-políticas, comerciales y de servicios conexos que allí se realizan, y sólo en menor medida, contribuyó la industria al mismo. El área en comienzos de metropolización recibió un temprano y relativo impulso, promovido en gran parte por el comienzo de una producción de bienes de consumo destinada esencialmente a sustituir importaciones —lo que marcó sus límites— en tanto el resto del territorio debió esperar más años para ver aparecer el humo de las chimeneas fabriles.

El modelo de desarrollo urbano inducido por la concentración industrial, típico de las sociedades más avanzadas no fue factible en un país "ab pecunia conducta".

Sin embargo, el perfil "avanzado" ya era detectable a niveles cuantitativos. Si comparamos los índices de terciarización e industrialización (no tomamos en cuenta el dedicado a actividades primarias por el bajo número de hombres que desempeñaban tales labores), citados ut-supra, veremos en el gráfico Nº 1 que la distribución ya tendía, especialmente en Montevideo, a la adelantada forma de los países industriales y post-industrializados actuales.

O sea, el mayor peso se da en la actividad terciaria y no en la secundaria y este fenómeno, en un país donde el sector primario requiere muy poca mano de obra, le otorga una conformación "avanzada" que sin embargo no es tal. Si utilizáramos como indicadores de industrialización,

GRAFICO 1. URUGUAY. INDUSTRIALIZACION - TERCIARIZACION



terciarización y actividades primarias la incidencia de cada sector en el PBI, obtendríamos un perfil que corroboraría ese mismo tipo de estructura avanzada.

Con esta perspectiva, podríamos comprender el esfuerzo industrial, con el cual audaces empresarios a veces y los dirigentes políticos ya en el siglo XX, intentaron sobrepasar el nivel alcanzado encontrando barreras infranqueables: mercado estrecho, escasez de capital, competencia exterior, falta de capacidad tecnológica. Estos factores se trataron de superar en coyunturas favorables aplicando una política proteccionista. Ello permitió una industria de "protección necesaria" que incrementó sustancialmente la urbanización montevidéana a la par que se multiplicaba la actividad terciaria.

6. Un Estado promotor y providente

La afirmación de la autoridad central residente en Montevideo sobre todo el territorio nacional, imponiendo el orden, reprimiendo los alzamientos de los caudillos y la inseguridad general, reinante en la campaña, con el uso de un ejército equipado con armas modernas, controlado por comunicaciones telegráficas y factible de ser rápidamente trasladado por ferrocarril, permitió al Estado controlar eficazmente el ámbito comprendido en sus fronteras, coadyuvando al cerramiento del espacio nacional.

La creación de centros y villas con la finalidad de consolidar la presencia del Estado se hizo innecesaria, en la medida que el riel y el hilo telegráfico aumentaron las posibilidades del poder central de sujetar al funcionario y al caudillo al centro de decisión montevidéano. Esto explica, por lo menos en parte, por qué el gobierno dejó de promover la fundación de pueblos y ciudades¹⁵⁾, limitándose a incentivar la colonización, la inmigración y la agricultura, que, eventualmente, podrían derivar en la formación de poblados. Empero, tuvo escasa repercusión, como ya vimos.

Cumplida por el Estado la estructuración administrativa del territorio, basada en la creación de centros urbanos, quedó en manos de los intereses privados la formación de nuevos agrupamientos y la expansión de los ya existentes.

La especulación inmobiliaria, el crecimiento de la población debido a la inmigración y el tendido de las vías férreas, constituyeron los nuevos factores que impulsaron la urbanización. Pero, para que estas actividades pudieran desarrollarse sin la providencia estatal, debía existir, no sólo una mentalidad empresarial, sino también un espíritu pionero, que buscara nuevas "fronteras" para el desarrollo urbano y que además de la obvia búsqueda de una ganancia económica, sintiera satisfacción en probar suerte en esta actividad.

15) Las fundaciones de Rivera, Castillos y Belén fueron las últimas realizaciones prácticas debidas a la iniciativa estatal. Los proyectos de Carlos Reyles en 1868 y 1875 para crear pueblos en la frontera no pasaron del papel.

Los responsables de las empresas ferroviarias actuaron con una racionalidad conservadora, necesaria para un negocio que proporcionó buenos dividendos, pero no encararon, entre sus actividades la formación de nuevos centros poblados (PIRIA, 1880: 38 y 55). La inmigración aportó hombres que plantearon problemas ocupacionales y de vivienda, que debieron absorber las economías urbanas locales ya existentes (fundamentalmente la capitalina) con la ayuda indispensable del Estado. En cambio, algunos de los propulsores de negocios inmobiliarios tuvieron un espíritu auténticamente pionero y fueron los que llegaron a mejores logros, pero esta actitud sólo fue asumida por una minoría de ellos.

Evidentemente la ética de "privatismo" (MORSE, apud Hardoy, 1976: 270) que hubieran requerido los nuevos fundadores de núcleos urbanos no alcanzó un nivel importante. Aplicada a nuestro caso, esta actitud supondría el interés y empuje individual en busca de la prosperidad y la creación de nuevas fuentes de trabajo, con la consiguiente expansión de las plantas urbanas. Esta dependió del balance de triunfos y fracasos de cada empresa individual, una de cuyas mayores expresiones fue la especulación en el mercado de bienes inmuebles. Sin embargo, el peso de la tradición providente estatal, asociada a las dificultades que planteó una economía que sólo permitía el crecimiento en los períodos de prosperidad y dentro de la que, en último término, no era demasiado difícil sobrevivir, no favoreció a las empresas que propusieron cambios radicales o que se basaron en un esfuerzo individual prescindente totalmente de la protección estatal. En esta sociedad "parroquial", donde todos se conocen, el elenco gubernamental y el empresarial se encontraron muchas veces estrechamente unidos, hasta el punto que parecería, al leer las nóminas de integrantes de los poderes del Estado y de los directorios del "alto comercio", que los grandes problemas del país se resolvieron, muchas veces, en torno a largas mesas familiares.

Un ejemplo que muestra como debió seguir interviniendo el Estado dio la fundación de pueblos por especuladores. Como generalmente actuaron al margen de las normas reglamentarias¹⁶⁾, con tal de lograr una rápida ganancia, estos empresarios crearon problemas que no fueron resueltos por ellos mismos, en tanto no estuvo nunca en su intención hacerlo.

Por el contrario, acudieron al Estado para que este proporcionara a su costo las soluciones que hicieran viable el nuevo centro creado.

Ninguno de estos nuevos barrios o pueblos preveían las necesidades mínimas de infraestructura para su funcionamiento. No había servicios de agua, saneamiento y pavimento adecuados. Los reglamentos estatales vigentes, como el de 1877 sobre colonización y centros poblados sólo preveían el trazado más o menos geométrico de los mismos, pero no señalaban ninguna obligación ni a los vendedores ni a los compradores respecto a los lotes fraccionados. Francisco Piria, el más importante empresario de ne-

gocios inmobiliarios de Montevideo desde 1890 hasta la década del 30, en su propaganda para algunos remates de terrenos señalaba, en más de un caso, que no había necesidad de poblar, ni siquiera de cercarlos.

Tampoco las administraciones departamentales disponían de fondos ni de autoridad para regular la actividad fundacional. El ámbito de sus potestades se extendía no sólo por centros urbanos, sino también por vastos hinterlands rurales, cumpliendo apenas con los fines primarios. Hasta la creación de las Intendencias en 1908 y la sanción de la Ley Orgánica de Juntas Económico-Administrativas de 1909, salvo Montevideo, puede considerarse inexistentes o al menos muy ineficaces los órganos municipales. Pese a estas carencias el Estado debió cumplir un papel providente para proporcionar servicios a los centros urbanos, quedando sólo excepcionalmente en manos privadas la implementación de aquellos que permitían ganancias adecuadas; transportes tranviarios y suministro de agua, por ejemplo. A partir de la década de 1870 cesó el papel del Estado como promotor de la creación de nuevos pueblos, pero debió incrementar su participación, asegurando servicios en infraestructura para los centros ya existentes y los erigidos por especuladores. Sin embargo, tardó mucho tiempo en poder concretarlo. Así por ejemplo, los servicios de aguas corrientes y saneamiento de las principales ciudades del interior, Salto, Paysandú y Mercedes, recién se instalarían a fines de la segunda década del siglo XX.

En síntesis, el Estado resultó siempre el aval último de cualesquiera de los proyectos urbanizadores. Actuando como representante de la comunidad, autorizó las diferentes empresas que se le presentaron. Ya sea frente al fracaso o frente al éxito, debió asumir —con el tiempo— las responsabilidades, que las nuevas demandas consolidaron como necesidad. Mediante garantías, avales o concesión a largo plazo, se aseguraba al empresario privado, la rentabilidad de su inversión.

7. Un despegue especulativo: la inversión inmobiliaria

"El país se lanzó con ansia loca a las especulaciones sin freno y el oro hasta allí guardado con celo hebreo¹⁷⁾, rodó sin miedo y sin cálculo; y al áureo rumor de las transacciones impremeditadas y numerosas, vinieron desde lejos hombres desconocidos, salidos de todos los climas y de todas las latitudes, vinieron por secreto instinto, como las aves de arribada, en los días de tormenta. El pueblo guerrador quería ser ahora pueblo especulador aunque no estuviera preparado para los logaritmos que tienen las características de la experiencia... Y las aves de arribada le trajeron en sus picos rollos de proyectos conteniendo iniciativas y combinaciones, que fueron recibidas con contento y con deleite, produciendo así los más extraordinarios fenómenos económicos. Los bancos para toda clase de espe-

17) Un ejemplo que ratifica esta aseveración del Agrimensor Ros puede encontrarse en el hecho que, cuando se desmonetizó el cóndor chileno, que no era la moneda principal que circulaba en el país, aparecieron, probablemente al desenterrar las ollas de barro que los guardaban en campaña, una cantidad que ascendía a tres millones de ellos MORATO, 1938:21).

16) Sólo Santa Isabel (actual Paso de los Toros) fundada en 1877 fue delineada con el rigor previsto en el citado Reglamento de 1877; y con alteraciones. Nico Pérez en 1882. Son, de los pocos ejemplos que pueden presentarse de observaciones de las normas. En la mayoría de los demás casos el desconocimiento es total (ALVAREZ LENZI, 1972:35).

culaciones, las empresas de ferrocarriles al Líbano y al Tartagal; las colonizaciones, hasta lacustres, como la de Caymarí en San Luis, la formación de sociedades con emisiones de papel moneda; las explotaciones más extravagantes... lo enorme, lo ridículo, lo asombroso..." (ROS, 1902, 129/132).

El agrimensor Ros escribía esto todavía bajo la impresión de la crisis de 1890 que arrasó con esos planes fabulosos. Sin embargo, pese a que las colonizaciones proyectadas resultaron ilusorias o se convirtieron en meros negociados, a que los ferrocarriles transversales y puentes sobre el Río de la Plata nunca pasaron del papel y a que el Banco Nacional se hundió estrepitosamente, una actividad no fue interrumpida y es más, comenzó a crecer de modo notorio: la especulación inmobiliaria.

Entre 1887 y 1891 las transacciones de bienes raíces en Montevideo se multiplicaron 8 veces. Octavio Morató, quien fuera durante largo tiempo gerente del Banco de la República expresaba: "todo valía, todo se pagaba, todo podía ser comprado" (MORATO 1938:29).⁽¹⁸⁾ Sobre 21.000 casas existentes en 1888 en dos años se construyeron 2.000 más⁽¹⁹⁾ y los alquileres se duplicaron.⁽²⁰⁾

Hasta esa fecha Montevideo registraba una concentración y aumento de densidad dentro de los límites más o menos establecidos, con bastante antelación, de la llamada "ciudad nueva". A partir de la misma comenzó a darse un proceso de urbanización y fuerte extensión de la ciudad, caracterizado por la dispersión residencial, producto del auge de la especulación inmobiliaria.

En la década de 1860, con la prosperidad creciente de Montevideo, base de operaciones de las tropas imperiales que actuaban en Paraguay, comenzaron a subdividirse más aceleradamente los terrenos adyacentes a la vieja ciudad. Interrumpido por la crisis económica subsiguiente, el proceso retomará impulso a fines de la década del 80 en la que llegó a su punto más alto.

La Facultad de Arquitectura de Montevideo, a través de los Institutos de Teoría del Urbanismo y de Historia de la Arquitectura, ha interpretado el crecimiento de Montevideo como el resultado de un doble proceso de descentralización y concentración que podemos sintetizar así:

- En la época colonial se siguió las orientaciones de las Leyes de Indias, la ciudad si bien excedió los límites amurallados tenía por base el recinto delineado inicialmente.

18) El propio Banco Comercial, el más tradicional y "alejado" de este fenómeno especulativo no participó de dicha fiebre. Sin embargo, por ejemplo, el inmueble de la esquina de las calles Sarandí y Treinta y Tres en Montevideo que figuraba en sus libros con un valor de \$ 49.000 fue vendido en \$ 69.000. (MONTERO BUSTAMANTE, 1966:26).

19) En 1887 se tramitaron 667 permisos de construcción, 594 en 1888, 833 en 1889 y 894 en 1890. En 1891 como consecuencia de la crisis bajaban a 472.

20) Aunque no hemos discriminado el valor de la tierra en la planta urbana, de la rural, en estos años los precios subieron notablemente hasta duplicarse, según Acevedo. El auge de las ventas fue aún más espectacular: en 1885 se vendió por valor de \$ 14:276.454 y en 1889 por \$ 63:546.964 y las hipotecas que en 1888 sumaban \$ 12:788.600 subieron a \$ 27:821.663 al año siguiente (ACEVEDO, 1934, V:547).

- Entre 1829 y 1843, se produjo una descentralización espontánea creándose nuevos núcleos poblados en los caminos de acceso a la península donde se localizó el núcleo primigenio.
- Entre 1843 y 1851, como resultado de la Guerra Grande, se contrajo el núcleo principal, al tiempo que los centros nuevos, pasaron a depender de un núcleo secundario: la villa Restauración (el barrio de la Unión de nuestros días).
- Desde 1851 a 1875 se acentuó esta descentralización espontánea, acompañada también por un proceso de localización industrial del mismo carácter.
- A partir de 1875 el desarrollo sería de carácter tentacular, a lo largo de las principales vías de comunicación que parten del viejo casco colonial, manteniendo su carácter espontáneo hasta 1947, en que comienza a reglamentarse la expansión de la metrópoli. (URUGUAY. FAC. DE ARQUITECTURA 1957: La Unión y 1959: Pantanoso).

Esta interpretación tiende a privilegiar la información emanada de documentos legales, pero en algunas oportunidades estas no fueron más allá de la formulación escrita y, en otras, olvidan la importancia que tuvieron esas disposiciones. El cumplimiento de las leyes de Indias durante la Colonia no fue muy preciso. Montevideo fue delineado como ciudad mediterránea, no portuaria, contraviniendo lo que sería su principal actividad y destino. El crecimiento espontáneo registrado entre 1829 y 1851 fue debido al aumento notorio de población en el período, pero el resultado, finalmente, siguió las disposiciones proyectadas para el crecimiento de la ciudad. El proceso de contracción de 1843-51 fue sólo circunstancial, producto del conflicto armado. Finalizada la guerra tanto el pueblo de la Unión, como la Aduana del Buceo, perdieron importancia. No había base real ni para la contracción ni para la descentralización.

El crecimiento registrado desde la década de 1870 se hizo de acuerdo a dos orientaciones. Una, siguiendo las líneas programáticas ya establecidas. Los planes que regularon el crecimiento de la planta urbana dentro de la llamada "ciudad novísima", o sea, la zona encerrada por el actual Bulevar Artigas sirvieron de orientadores del desarrollo de la ciudad, al punto que, concebido con casi medio siglo de adelanto, el resultado se acercó bastante a lo previsto. Las normas jurídicas, en este caso, fueron promulgadas como manifestación de aspiraciones. Las sucesivas disposiciones de amanzamientos fueron acatadas porque permitían ampliar el negocio inmobiliario al asegurar el goce efectivo de la propiedad. Aunque durante largo tiempo sólo hubiese "calles de papel", todos los involucrados (especuladores, propietarios y la autoridad estatal) respetaban el ordenamiento. En cambio, otro tipo de normas, tales como las que prohibían la instalación de establecimientos insalubres en zonas muy habitadas, eran resistidos. No contemplando todos los intereses y afectando a quienes disponían de más poder, se trataba de eludir su cumplimiento.

Pero, por otro lado, fueron los vendedores de terrenos por medio de remates y un sistema de pagos a plazos los que hicieron crecer la ciudad fuera de los límites programados. Esta segunda orientación llevó a la urbanización de una muy vasta superficie.

A partir de la década de 1860, y especialmente en la de 1880, se produce la primera etapa del negocio especulativo. Los dueños de grandes extensiones transfirieron sus campos a empresarios que las acumularon con el propósito de realizar la segunda etapa: la venta al consumidor final. Aunque todavía no se habían realizado las necesarias obras de infraestructura (transportes fundamentalmente) compraron una gran cantidad de tierras que, fraccionadas, fueron dando origen a nuevos barrios.

Una empresa fundada por Emilio Reus, financista español a quien se debe gran parte del auge económico ocurrido entre 1888 y 1890, la "Compañía Nacional de Crédito y Obras Públicas", compró numerosos terrenos en Montevideo cumpliendo con esa primera etapa, al tiempo que inició activamente la segunda. Los contactos de la compañía con otros organismos (el Banco Nacional y empresas tranviarias principalmente) permitió que fundase nuevos barrios⁽²¹⁾ y construir un número apreciable de viviendas.⁽²²⁾

Por la misma época, "La Industrial" de Francisco Piria llevaba adelante sus negocios,⁽²³⁾ sin la fuerte integración vertical que impuso a sus empresas Reus, lo que le permitió sortear la crisis de 1890 que hundió a este y a sus creaciones. Piria, el "segundo fundador de Montevideo", como alguien acertadamente lo llamó por sus actividades, creó muchos de los barrios de la capital y su actual área metropolitana,⁽²⁴⁾ loteando solares pagaderos en cuotas que oscilaban entre \$ 1,00 y \$ 3,00 mensuales. Su larga actividad, extendida al resto de la República hizo surgir el primer balneario importante del Uruguay que lleva, precisamente, su nombre: Piriápolis.⁽²⁵⁾ De acuerdo

21) "Leandro Gómez" en la Unión, "General Garzón" en la Curva de Maroñas, "Maciel" en La Blanqueada, Villa Muñoz (entonces "Barrio Reus al Norte") y Barrio Sur (entonces "Reus al Sur") —estos dos últimos, los más importantes y en los que se construyeron casas habitación para los sectores medios que se estaban gestando, viviendas que hoy siguen existiendo.

22) El Barrio Reus al Sur ocupaba en estos años a dos mil hombres diariamente (FERNANDEZ SALDANA, Carpeta 531, Uruguay I.H.A.). La Compañía también proyectó la construcción de viviendas de inquilinato llamadas "conventillos" para las clases más bajas.

23) Fundando los barrios Bella Italia, Joanicó, Buenos Aires.

24) En la revista "Rojo y Blanco" en 1902, el caricaturista J. Olivella lo caracterizaba como un mago que martillo en mano vendía el sueño de la nueva ciudad.

25) Para llegar a él construyó un ferrocarril de trocha angosta entre la estación Pan de Azúcar y la costa, fundó un gran Hotel aún hoy existente —el Argentino—, y vendió los primeros solares; en una actividad que años después conocería un auge y prosperidad muy notorio.

Por el contrario, debe destacarse la experiencia fracasada del Real de San Carlos, por la importancia de las inversiones realizadas y por sus manifiestas intenciones de captar al turismo argentino. Iniciada con la construcción de la "Plaza de Toros del Real de San Carlos" en el Departamento de Colonia, fue una empresa que impulsaron el "rey de nuestros ríos" Nicolás Mihanovich (h.) y Juan Manuel Caballero que invirtieron un millón de pesos oro en la construcción del complejo (\$ 650.000 en la Plaza de Toros, el Frontón y la Usina Eléctrica; \$ 400.000 en la adquisición de tierras para construir el Hotel, el Casino, el Hipódromo, casillas de baño, etc. y unos 100 chalets). Debe señalarse especialmente el fenómeno especulativo que generó pues, antes de constituirse la sociedad, las tierras de la zona valían \$ 150 la hectárea, pagando la empresa por las primeras parcelas \$ 200 y \$ 250 y llegando a pagar \$ 500 y \$ 700. El intento de recuperar la inversión —al prohibirse las corridas de toros en el país— supuso la inauguración del Casino Hotel del Real de San Carlos a toda pompa (así por ejemplo fue importada la vajilla de Austria-Hungría: 30.000 juegos de café, 3.000 platos de uso diario, 100.000 vasos), pero la dilapidación de dineros argentinos en el Casino implicó a su vez la sanción de una ley en el Presupuesto Argentino en 1923 que entorpeció la venida de turistas de dicho país y con ello precipitó el fin del balneario colonense (en ANUARIO "EL PAIS" 1964/65).

a un folleto de propaganda de la compañía de 1959, la empresa de Piria habría creado con su acción 51.682 nuevos propietarios al vender 175.000 solares.

Este proceso atendió casi exclusivamente a la expansión del área residencial de Montevideo. El centro comercial, político-administrativo y cultural continuó concentrándose en la ciudad vieja, expandiéndose hacia la zona central de la llamada, durante el siglo XIX, "ciudad nueva". Los estratos sociales altos abandonaron progresivamente sus residencias de la ciudad vieja, pasando a residir en amplias casas quintas de la zona del Prado. Con el correr del siglo XX otros comienzan a preferir la ubicación en las cercanías de la playa, que finalmente se impondrá. Los estratos bajos fueron ocupando muchas de las viviendas abandonadas por los sectores altos, mientras que otros barrios se formaban por la agrupación de viviendas de los operarios de las nuevas industrias que iban apareciendo. Por su parte, los principales compradores de lotes debieron contarse entre los inmigrantes que habían logrado cierta estabilidad en sus ingresos o habían podido escalar posiciones de modo de integrarse a los nuevos sectores medios, ejerciendo actividades comerciales o montando pequeños talleres artesanales.

Con grandes sacrificios, que suponían ahorrar durante años para poder pagar las cuotas de los terrenos comprados, construyendo las viviendas por sí mismos, sin asistencia profesional ni financiera, lo que implicaba un nivel muy carencial y hasta un posible empeoramiento de la calidad de vida en las etapas iniciales, lograron crear nuevos barrios, con casas modestas con amplios terrenos, utilizados como pequeñas huertas familiares. Campesinos de origen, muchos de ellos, reproducían sus pautas de conducta en el medio urbano, donde trabajaban dando una muy peculiar característica al extendido Montevideo. Recién en 1921 aparecen en esta ciudad disposiciones jurídicas específicas tendientes a promocionar la construcción de viviendas con apoyo financiero del Estado.

En el interior del país la especulación tuvo escasas posibilidades.⁽²⁶⁾ Los archivos guardan planos de extensas plantas urbanas producto de fraccionamientos que nunca pasaron de la etapa del mapeado. Lenta fue la extensión de los centros urbanos más antiguos, a veces producto de la localización espontánea de migrantes provenientes del medio rural, mientras que los nuevos núcleos, surgidos cerca de estaciones ferroviarias, adoptaron diversas formas, que fueron desde el caos casi total a lo más ordenado, según cada caso particular. Aún en 1963, la proporción de áreas baldías en el amanzanamiento de los centros urbanos del interior del país se eleva al 50 % bajando al 39 % si se incluye también Montevideo. (MARTORELLI; 1969:48). Lo cierto es que la venta de terrenos en el interior no fue un lucrativo negocio como en la Capital.

26) Ramón Alvarez, un desafortunado colega y amigo de Piria, promovió los pueblos de La Paz, 25 de Agosto e Isla Mala (hoy 25 de Mayo) sobre el tronco principal del Ferrocarril Central del Uruguay; E. Van de Velde loteó el hoy barrio Viale, ya anexo a La Paz; Juana Quintana fraccionó sus campos en San Ramón en 1867, pero el ferrocarril provocó un desplazamiento hacia el N.O. del trazado urbanístico del pueblo; en los campos de la sucesión Cipriano Cardona, surgirá por fraccionamiento el pueblo del mismo nombre, etc.

8. Un factor definitorio, la inmigración.

Una sociedad con una estructura laxa, abierta, poco consolidada, producto de aquel vacío inicial —tan cubierto de ganado como falto de hombres— seguía siendo un espacio propicio al ir y venir de los grupos humanos (singularidad que trascendía el cerramiento político que se iba consumando). Continuaba favoreciendo a un activo tránsito regional de la población y estaba apta para incorporar a los cada vez más importantes contingentes de emigrantes europeos.

Ambos fenómenos, acompañando los vaivenes de prosperidad y crisis, se manifestaron como agentes activos de urbanización. La inmigración, además de ser masiva, se concentró geográficamente en Montevideo y zonas adyacentes y muy subsidiariamente en los puertos del litoral. A su vez, la migración regional acentuó la importancia de los lugares de ingreso-egreso que fueron prácticamente los mismos, situados en la extensa frontera con el Brasil y en el río Uruguay.

El cuadro V indica el movimiento de pasajeros por el puerto de Montevideo, en el período 1878-1905.

Este cuadro se realizó a partir de las series confeccionadas por Mourat (1969:22 y ss.). Sólo llega hasta 1905, dado que los datos disponibles después de aquella fecha son fragmentarios. De acuerdo a las cifras mencionadas y en función de la temática que nos ocupa podemos señalar:

a) La fila 1 registra los totales de pasajeros que entraron al país por el puerto de Montevideo. Marca la fuerte relación entre la prosperidad general del Uruguay y el fenómeno inmigratorio. El quinquenio 1886-1890 registra el pico más alto y, probablemente, corresponda a la oleada de más intensidad, de las cinco que registra Mourat (1969:5 y ss.).

b) La fila 2 se refiere al movimiento inverso, las salidas por el puerto de Montevideo. La fila 3 corresponde al resultado de la resta de las columnas 1 y 2, o sea el saldo, y la siguiente (fila 4) marca los porcentajes. En vísperas del período de prosperidad, el saldo favorable es sensiblemente alto y, por el contrario, al llegar la crisis decrece. Seguramente muchos inmigrantes regresaron ante la falta de oportunidades que provocó el receso económico. Comparativamente, llama la atención, el bajo porcentaje de radicación de extranjeros. Este alcanza al 33.41 %, entre 1878 y 1905, en tanto para igual período, la República Argentina señala el 49,76 %.

c) Las filas 5 y 7, y las 6 y 8 de porcentajes respectivos, muestran el predominio de los italianos y españoles en el fenómeno inmigratorio. Los primeros constituyeron el 50 % del total de inmigrantes que permanecieron en la República, si tomamos en cuenta todo el período estudiado.

d) Las filas 9 a 16 señalan la profesión manifestada por los pasajeros que ingresaron al puerto de Montevideo en los períodos indicados y los porcentajes respectivos. Nótese el predominio de los que no declararon profesión, especialmente en aquellos períodos en que el país conoce un auge económico. Prevalece la "inmigración de rapiña", que busca obtener rápidamente dinero y volver a su país, pues considera a la nueva so-

CUADRO V: MOVIMIENTO DE PASAJEROS POR EL PUERTO DE MONTEVIDEO ENTRE 1878-1905

Ref.	1878-80	1881-85	1886-90	1891-95	1896-1900	1901-05	Total 1878-1905
1	29.427	57.171	93.205	54.363	47.010	38.657	319.833
2	19.829	31.376	50.905	47.378	31.643	31.838	212.969
3	9.598	25.795	42.300	6.985	15.367	6.819	106.864
4	32.61	45.11	45.38	12.84	32.68	17.63	33.41
5	3.010	13.297	25.726	453	6.090	2.048	50.526
6	31.00	52.00	61.00	6.00	40.00	30.00	50.00
7	5.146	7.212	13.177	2.356	5.463	2.375	35.729
8	54.00	28.00	31.00	34.00	36.00	35.00	35.00
9	8.830	6.595	17.103	7.385	11.180	2.289	53.382
10	30.00	11.00	18.00	13.00	23.00	6.00	16.00
11	2.868	6.947	8.340	7.803	13.893	13.791	53.642
12	10.00	12.00	9.00	14.00	30.00	35.00	16.00
13	10.796	35.959	57.416	29.385	6.015	4.499	144.065
14	37.00	62.00	61.00	54.00	13.00	11.00	46.00
15	6.933	9.089	10.346	9.790	15.922	17.583	69.663
16	23.00	15.00	12.00	19.00	34.00	47.00	22.00
17	8.307	5.534	14.519	2.346	4.249	1.263	36.218
18	-3.588	12	6.010	4.174	4.504	3.113	14.225
19	3.104	18.568	16.444	137	2.909	1.710	42.872
20	1.705	1.681	5.327	328	3.705	733	13.549

Ref.: 1: Total de pasajeros entrados; 2: Total de pasajeros salidos; 3: Saldo. Pasajeros entrados menos Pasajeros salidos; 4: Saldo expresado en porcentaje; 5: Saldo de pasajeros de origen italiano; 6: Idem, expresado en porcentaje, sobre el saldo total de pasajeros; 7: Saldo de inmigrantes de origen español; 8: Idem, expresado en porcentaje sobre el saldo total de pasajeros; 9: Pasajeros entrados que declararon ser agricultores o pastores de profesión; 10: Idem, expresado en porcentaje sobre el total de pasajeros entrados; 11: Pasajeros entrados que declararon ser jornaleros y peones; 12: Idem, expresado en porcentaje sobre el total de pasajeros entrados; 13: Pasajeros entrados que no declararon profesiones, o señalaron no tenerla; 14: Idem, expresado en porcentaje sobre el total de pasajeros entrados; 15: Pasajeros entrados que declararon otras profesiones; 16: Idem, expresado en porcentaje sobre el total de pasajeros entrados; 17: Saldo de pasajeros que declararon profesión agricultores; 18: Saldo de inmigrantes que declararon como profesión jornaleros o peones; 19: Saldo de los que señalaron no poseer profesión; 20: Saldo de los que informaron poseer otras profesiones.

ciudad como muy inferior a la que pertenece por origen. Por último, constatamos el bajo porcentaje de los que declararon como profesión la agricultura o el pastoreo.

e) Las filas 17 a 20 se refieren a profesiones declaradas, en este caso de aquellos que permanecieron en el país y no volvieron a salir por el puerto montevideano. Si calculamos los respectivos porcentajes, las tendencias que nos indicarían serían poco claras. Es posible que esto denote el "acomodamiento" a la sociedad de aquellos que habían señalado una profesión y seguramente no la ejercieron, como los que declararon ejercer la agricultura, o de los que no indicando ninguna profesión, adquirieron cierta especialización.

Parecería, por otra parte, que las posibilidades de incorporación de nuevos miembros a nuestra sociedad, se encontraba restringida. Tanto en números absolutos como en porcentajes la radicación de inmigrantes en Argentina muestra una clara preeminencia, 1.668.364 ultramarinos, contra 106.861 en Uruguay. Las posibilidades de la propia dimensión espacial del país vecino, en sus líneas de frontera y en sus núcleos urbanos, con la diversidad de oportunidades que ofrecía, indicaban al inmigrante una expectativa diferente.

En nuestro caso, la economía ganadera marcó los umbrales de receptividad para los inmigrantes que podía absorber Uruguay. A su vez los centros urbanos, especialmente Montevideo, Paysandú y Salto, en proceso expansivo, recibieron, probablemente, la mayor parte de estos inmigrantes que declarando ser agricultores, ofrecieron su fuerza de trabajo en las actividades urbanas.

A su vez, el cuadro VI muestra la distribución espacial de estos inmigrantes.

Tomando los cuatro grupos de nacionalidades extranjeras de mayor entidad numérica que habitaban en el país: italianos y españoles (inmigrantes de ultramar) y argentinos y brasileños (inmigrantes regionales), se indica en porcentajes cuál fue el lugar de residencia de ellos en tres cortes temporales: hacia 1860 y 1908 de acuerdo a la información censal, intercalando la estimación de A. Vaillant para 1879.

La inmigración de ultramar tendió a asentarse en Montevideo. Los porcentajes de italianos y españoles en el departamento de la Capital son muy altos, demostrando ello cómo el fenómeno inmigratorio tendía a acentuar el crecimiento urbano.

En el caso de los inmigrantes esta concentración fue producto de sus expectativas sociales y las posibilidades de cristalizarlas. Para la mayoría "La lucha, la gran lucha americana por hacer dinero" —como decía Santiago Rusiñol (ODDONE, 1966a: 111)— era mucho más difícil en el ámbito rural, a pesar de su modernización, pues el sistema de tenencia de la tierra cerraba su acceso, que en el urbano. Este ofrecía una gama ocupacional más atrayente y variada, que tenía como meta final el establecimiento de tipo artesanal o comercial por cuenta propia. Eventualidad que tal vez no precisaba grandes inversiones iniciales ni un complicado adiestramiento previo y ofrecía un camino de dependiente a patrón relativamente fácil de recorrer.

CUADRO VI: DISTRIBUCION DEPARTAMENTAL DE EXTRANJEROS. Porcentaje en cada departamento sobre el total del país por nacionalidad. Números relativos.

Departamento	Censo de 1860			Est. Vaillant 1879			Censo de 1908				
	Ital.	Esp.	Bras.	Ital.	Esp.	Arg.	Bras.	Ital.	Esp.	Arg.	Bras.
Montevideo	74.34	40.97	37.20	37.47	36.47	24.14	9.01	64.31	62.32	42.20	6.87
Canelones	4.29	31.16	1.45	11.52	11.32	14.13	6.02	7.01	8.61	1.95	0.54
Colonia	6.23	2.89	13.64	7.23	4.92	9.98	0.27	5.51	4.38	7.66	0.31
Soriano	3.62	2.95	10.93	5.55	3.91	9.94	0.80	2.28	1.94	6.91	0.42
San José	1.44	4.38	3.17	4.79	9.65	1.79	0.43	2.14	6.09	1.32	0.31
Flores								0.54	0.68	0.59	0.12
Florida	1.14	3.00	1.82	2.59	2.70	0.78	1.22	2.46	2.41	0.74	0.55
Maldonado	1.51	3.82	0.39	2.72	3.45	0.54	6.39	0.53	1.48	0.30	0.50
Rocha	0.85	2.86	1.07	1.26	2.23	0.52	4.28	0.67	0.76	0.26	4.94
Miñas								1.51	2.59	0.85	1.53
Cerro Largo	0.36	2.71	1.94	4.39	5.28	6.61	7.39	0.87	1.57	0.52	15.85
Treinta y Tres								0.29	0.59	0.34	3.94
Durazno	0.74	1.22	1.97	3.52	3.45	4.33	1.83	1.29	1.49	0.94	1.39
Paysandú	*	*	*	8.48	7.35	9.17	21.55	4.04	1.29	8.47	3.39
Río Negro								1.05	0.71	6.83	1.05
Salto	4.69	3.37	23.99	3.62	2.55	9.69	29.09	3.30	1.59	11.40	10.89
Artigas								0.82	0.65	3.07	14.15
Tacuarembó	0.77	0.67	2.43	6.84	6.72	8.38	10.92	0.79	0.16	1.02	9.99
Rivera								0.59	0.74	0.63	23.26
TOTAL	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

(*) Datos no discriminados.

FUENTE: 1860: elaboración de los autores; 1879 y 1908: Mourat (1969) con ajustes al 100 % de los autores.

Las empresas así generadas tuvieron, a su vez, un importante papel económico al desarrollar un incipiente sector secundario.⁽²⁷⁾ Proveyeron bienes de consumo, ahora manufacturados localmente, a un mercado interno en permanente expansión. También desarrollaron servicios, que poco a poco, se fueron tornando imprescindibles y diversificaron y especializaron el ya importante sector comercial.

La agricultura permitió la radicación de emigrantes europeos, primordialmente italianos, en los departamentos de Canelones y Colonia. En el litoral norte, Paysandú y Salto, con sus capitales dedicadas a un intercambio comercial activo —con el río por eje—, eran las otras ciudades que junto a Montevideo atraían más a los peninsulares. Por el contrario, son pocos los que encontramos en los departamentos fronterizos con Brasil, el centro y el sur, siendo la distribución espacial de los inmigrantes ultramarinos casi inversa de la que tienen los brasileños. Estos forman parte de la otra inmigración: la regional cuyo carácter "interno" marca el rasgo de frontera viva e interpenetrada que siempre tuvo el país.

Aun en 1908 en los departamentos de Rivera, Cerro Largo, Artigas, Salto, Tacuarembó y Treinta y Tres, había un número apreciable de brasileños, siendo en el resto bastante escasos. Mientras que los peninsulares, salvo en el caso de la zona agrícola de Montevideo y Canelones, eran en su casi totalidad residentes urbanos, los brasileños eran en mayor medida, habitantes rurales.

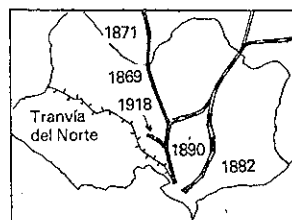
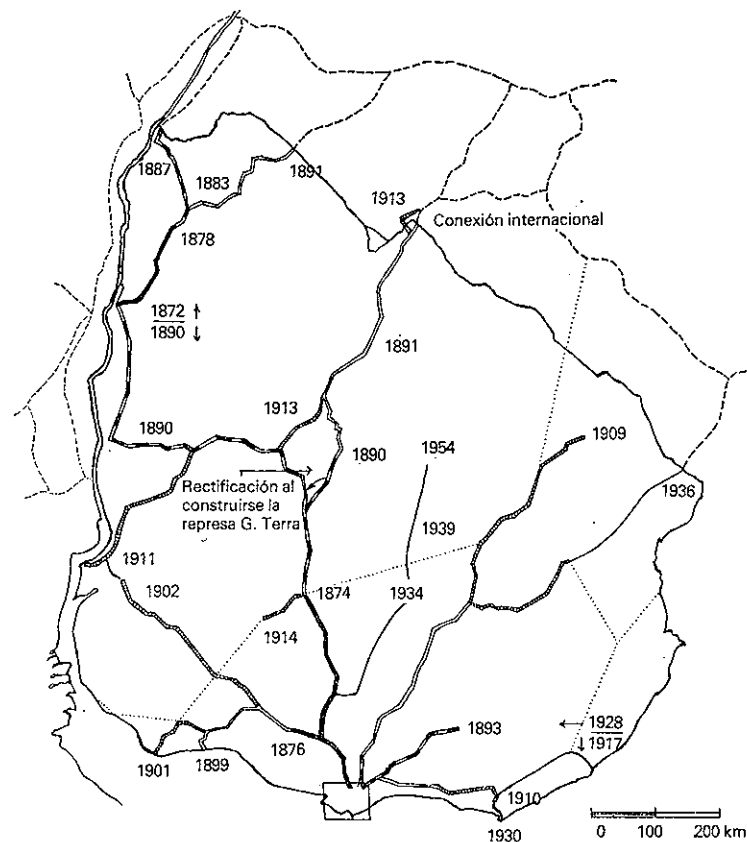
Siendo el fenómeno del crecimiento urbano inducido por la inmigración, importante definidor del esquema de estratificación y mentalidades de nuestra sociedad, se ha prestado gran atención a la inmigración transatlántica, y desdeñando los efectos de esta otra, que predominaba en los departamentos de menor desarrollo en el siglo XIX.

También regional, la inmigración argentina, tuvo un carácter muy similar a la ultramarina en cuanto a localización geográfica, aunque su número fue sensiblemente menor. Montevideo siempre fue el lugar preferido, siguiéndole Salto, Paysandú y los cercanos centros de Nueva Palmira, Carmelo y la ciudad de Colonia, donde el comercio con la orilla occidental favorecía la radicación. Poco significativa fue la presencia de migrantes argentinos en los otros departamentos. En esa amplia región platense donde trasladarse de un lado a otro no era demasiado difícil, la ciudad fue el ámbito preferido por quienes vinieron a Uruguay. El mismo comportamiento adoptaron los orientales que migraban a Argentina, quienes eran también un considerable grupo, radicándose principalmente en Buenos Aires.

En resumen, la inmigración ultramarina y en mucho menor medida, la argentina, tuvieron un importante papel en la promoción del crecimiento urbano, mientras que la brasileña no lo favoreció. La primera se localizó en ciertas áreas: el Departamento de Montevideo, Canelones, la franja costera de Soriano y Colonia y al norte, en las ciudades de Salto y Paysandú. Las zonas rurales de los departamentos fronterizos fueron el habitat del in-

27) De acuerdo al Censo Industrial de 1889 el 85.79 % de los 2.682 establecimientos industriales eran propiedad de extranjeros y un 61.89 % de los obreros (22.392) también lo eran.

MAPA VII. FORMACION DE LA RED FERROCARRILERA URUGUAYA



- Ferrocarriles construidos entre:**
- 1869 y 1880
 - 1881 y 1890
 - 1891 y 1900
 - 1901 y 1914
- Después de 1914
- - - - - Ferrovías brasileñas (1 m de trocha)
 - - - - - Ferrocarriles del litoral argentino
 - Proyectos no realizados

migrante brasileño. En cambio, en los del centro, por ejemplo Durazno, Flores, Minas, y en menor grado los del este, no tuvo relevancia el aporte inmigratorio.

Podría deducirse de esto que existe una relación altamente positiva entre crecimiento urbano e inmigración, y por tanto que los departamentos que no recibieron importantes contingentes, permanecieron —algunos permanecen— en una situación de atraso respecto a los que sí acogieron el trasplante humano.

La significación urbana de la inmigración fue algo más que un registro numérico, pues aportó un perfil ideológico que resultó definitorio, al superponerse a las tendencias igualitarias heredadas del hombre libre del campo, que marcaron fuertemente a la sociedad global, las de los inmigrantes. Estos encontraron una sociedad abierta, no consolidada, donde era factible un ascenso en el status, o superar una condición de miseria. En ella era posible "hacer la América" y si bien "ahogaron" a la sociedad receptiva, (RAMA, 1969:109) tomaron de ella esas notas preexistentes que conformaron así un "país de cercanías", al aunarse la "cercanía física" dada por la pequeña superficie del mismo, con la "cercanía social" resultante de la mezcla de transplantados y descendientes de "antiguos transplantados" que se reforzará por una "cercanía cordial" que amortiguó los posibles conflictos que se podrían suscitar (REAL DE AZUA 1964:21); características que hicieron posible el bien llevado nombre de "Suiza de América", definidor también del esquema de estratificación social al aportar el grueso de integrantes a la futura clase media que predominó en el medio urbano.

9. Una relación ambivalente: ferrocarril y urbanización.

Ya hacia 1860 se planteó la posibilidad de instalar ferrocarriles en el Uruguay y desde 1868, se comenzaron a tender rieles que partieron desde Montevideo y, poco después, desde Salto.⁽²⁸⁾ El mapa VII muestra el proceso de formación de esa red. Es seguro que el trazado del ferrocarril salteño, y el proyectado hasta Rivera, atendió a la búsqueda de las cargas proporcionadas por el comercio en tránsito hacia las fronteras litoraleñas y brasileña. Sin embargo, no debemos olvidar el interesante negocio que significaba cobrar la garantía del 7 %, o algún otro tipo de privilegio, especialmente acordado por el Estado (ACEVEDO, 1903, II:368 y ss.).⁽²⁹⁾

28) Los estudios de su trazado fueron solventados por los accionistas de la "Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor" (MARTINEZ MONTERO, en Carpeta 147, Uruguay I.H.A.).

29) El ferrocarril se planteó primordialmente, como un negocio de inversión de capitales garantido por el Estado. Su trazado unió centros urbanos atendiendo a la posibilidad de transportar bienes y personas, más que a dar salida a la producción primaria. Debe considerarse también el posible uso estratégico-político de las vías. Adoptó para ello una conformación radial, con base en Montevideo.

Barrán y Nahum sostienen que el trazado radial previsto atendía fundamentalmente a la explotación del comercio de tránsito (1971:540 y ss.). Si bien en un principio los rieles buscaron rápidamente los límites del país, pronto afrontaron la competencia de los ferrocarriles paralelos de las fronteras de Entre Ríos y Río Grande, y muchas de las líneas no podían atender ese propósito (por ejemplo las que llevaban a Colonia, Mercedes, Minas, Maldonado, Melo, Treinta y Tres y Fray Bentos).

El trazado de la red fue estipulado por las leyes de 1884 y 1888 (cuando ya estaba construido el ferrocarril de Salto a Santa Rosa y el Central llegaba al río Yí), elaboradas por la Comisión designada al efecto que presidía el Ing. Juan Alberto Capurro. Las mismas determinaron cuáles eran los puntos de destino y los centros urbanos por los que debía pasar⁽³⁰⁾.

Entre las previsiones del trazado sólo había dos líneas con punto terminal no especificado en un núcleo poblado: el ferrocarril a la frontera desde Cerro Chato a la ciudad brasileña de Bagé y el planeado con destino a la laguna Merín pasando por Pandó, Maldonado, San Carlos y Rocha. El primero nunca se realizó y el segundo concluyó en la villa últimamente citada.

Los cuadros que presentamos a continuación, conjuntamente a las observaciones que los acompañan, pretenden mostrar la discreta relación que existió entre urbanización y expansión ferrocarrilera, sin dejar de olvidar los matices que supuso la conformación de la red urbana.

CUADRO VII: CENTROS URBANOS ORIGINADOS POR EL TENDIDO DE LA RED FERROVIARIA EXISTENTE EN 1908

Periodo fundacional	Capitales Departamentales		Centros entre 2.000 y 5.000 hab.			Centros menores a 2.000 hab.			TOTALES		
	Origen Ferr.	TOTAL	Origen Ferr.	TOTAL	% or. ferr.	Origen Ferr.	TOTAL	% or. ferr.	Origen Ferr.	TOTAL	% or. ferr.
Periodo colonial	0	11	0	6	0	0	1	0	0	18	0
1811-1868	0	8	0	1	0	0	10	0	0	19	0
1869-1908	0	0	2	3	66,67	31	73	42,47	33	76	43,42
TOTAL	0	19	2	10	20,00	31	84	36,90	33	113	29,20

Del presente cuadro se desprende que, cuando la estructuración de la red ferroviaria ya estaba en vías de consolidación, existían un alto número de pequeños centros surgidos al lado de las estaciones: 33 sobre un total de 76, casi un 50 %. De esta forma, el ferrocarril constituyó un efectivo promotor de fundaciones de nuevos pueblos, pero, sin embargo, por sí mismo, pocas fueron las posibilidades que ofreció al desarrollo de los mismos. Confrontando esta situación con el cuadro VIII se ratifica dicha presunción, al registrarse muy pocos casos de crecimiento en centros creados por el pasaje del ferrocarril.

Del análisis del cuadro VIII resultaría que:

a) Obviamente los centros creados antes de 1868 son en su totalidad preexistentes al tendido ferroviario. Las capitales departamentales actuales

30) Leyes Nº 1751 de 27/4/1884 y Nº 206 de 30/11/1888 (ARMAND UGON; E. 1930, XV: 43/49 y XVII: 364/367) y sus complementarias leyes Nº 1881 y 2066.

CUADRO VIII

CENTROS URBANOS ORIGINADOS POR EL TENDIDO DE LA RED FERROVIARIA DISCRIMINADOS SEGUN TAMAÑO ALCANZADO EN 1975

Rango		Período de fundación		Total
		1869-1908	1909-1975	
Centros de más de 10.000 hab.	A	2	1	3
	B	3	1	4
	C	66,67%	100%	75%
Entre 5.000 y 9.999 hab.	A	3	1	4
	B	8	6	14
	C	37,50%	16,67%	28,57%
Entre 2.000 y 4.999 hab.	A	9	4	13
	B	17	11	28
	C	52,94%	36,36%	46,43%
Entre 1.000 y 1.999 hab.	A	14	2	16
	B	24	16	40
	C	58,33%	12,50%	40%
De menos de 1.000 hab.	A	19	14	33
	B	37	51	88
	C	51,35%	27,45%	37,50%
Total de centros urbanos	A	47	22	69
	B	89	85	174
	C	52,80%	25,88%	39,66%

A: Centros originados por el tendido de la red ferroviaria.
 B: Total de Centros existentes.
 C: Porcentaje de Centros originados por el paso de trenes.

FUENTE: Uruguay, D.G.E. y C. V Censo de Población, III de Vivienda 1975, para el número de centros y sus habitantes.

fueron todas fundadas antes de la aparición de los rieles (la última fue Rivera en el año 1863), por lo cual, el ferrocarril no incidió en su creación.

No obstante, el pasaje del ferrocarril por un centro urbano, debe haber contribuido favorablemente en el crecimiento de éste, resultando el mismo superior al de aquellos que no recibieron el servicio.

b) De las cuatro ciudades de más de 10.000 habitantes existentes en 1975, creadas posteriormente a 1869, tres tienen su origen en el tendido de la red ferroviaria: Paso de los Toros, La Paz y Young.

Puede afirmarse que Paso de los Toros debió gran parte de su desarrollo al hecho de constituirse en nudó de las comunicaciones ferroviarias al norte del río Negro, aunque el pueblo de Santa Isabel, ya estaba previsto antes de la llegada de los rieles. No es equivocado entonces incluirlo entre los de origen ferrocarrilero.

La Paz fue originariamente un fraccionamiento urbano creado alrededor de la estación Independencia del ferrocarril Central, pero su crecimiento estuvo ligado sólo indirectamente a esta actividad, pues su cercanía a Montevideo, la convirtió muy pronto en una "ciudad dormitorio satélite". Sin embargo, antes de la construcción del ramal ferroviario a la Tablada, el ferrocarril fue un importante dinamizador de la zona, al ser este centro el desembarcadero de los trenes de ganado con destino a la capital.

Young por su parte, es un caso excepcional. Originado en torno a la estación del tren tuvo en los últimos años un crecimiento muy acelerado. En 1956, según un estudio realizado por la Facultad de Arquitectura de Montevideo, tenía 6.066 habitantes (URUGUAY, FAC. ARQUITECTURA, 1958, sp.) y en 1975 registró 11.080 (URUGUAY, DGEyC 1975:86). El entorno rural dedicado al cultivo cerealero intensivo y a una ganadería altamente tecnificada, favoreció su desarrollo, al tiempo que su ubicación sobre la ruta Nº 3, la colocó en mejores condiciones que la capital departamental, Fray Bentos. Esta ciudad tiene una localización geográfica excéntrica, sólo favorable, durante largo tiempo, para el transporte fluvial, mientras que por vía terrestre estaba mal comunicada con la capital debido a la ausencia de un puente sobre el Río Negro y a la complicada vinculación ferroviaria existente. Factores a los que se debe agregar la crisis del principal promotor de la vida económica del núcleo urbano, el frigorífico Anglo, sucesor del antiguo Liebig's. Muy recientemente, gracias al puente internacional que une ese centro con la ciudad argentina de Puerto Unzué y a la conexión carretera con Mercedes, ha mejorado su desventajosa situación.

c) Sarandí Grande, San Ramón, Cardona y Progreso son las cuatro aglomeraciones generadas por el paso del ferrocarril, que en 1975 sobrepasan los 5000 habitantes. El primero por poseer una extendida área local. El segundo, que coincidentemente a su fundación recibió el servicio ferroviario, constituye uno de los más antiguos pueblos agrícolas de Canelones.

Cardona, junto a su prolongación coloniense Florencio Sánchez, es contemporáneamente un importante centro enclavado en una zona cerealera. Progreso repite, en menor escala y más tardíamente, el proceso de La Paz.

d) Los centros que tienen entre 2000 y 4999 habitantes en 1975 y fueron creados entre 1869 y 1908 muestran un alto porcentaje de origen

en el tendido de la red ferroviaria, pero, pese a que ya tienen como mínimo más de sesenta años de fundados, su crecimiento ha sido muy bajo. Nuevamente las consecuencias de la estructura ganadera han pesado en forma negativa y el desarrollo de esta moderna red de comunicaciones no tuvo peso suficiente para contrarrestar esos efectos.

Fueron menos los centros de origen ferroviario fundados después de 1908 que alcanzaron este rango en 1975 (2000 a 4999 hab.), el 36,36 %, en tanto que los creados en el período anteriormente considerado, registraron 52,94 %.

e) Los centros que alcanzaron entre 1000 y 1999 habitantes en 1975, en gran medida fueron creados por el paso del ferrocarril. Se trata de aquellos núcleos surgidos a partir de la adición de servicios mínimos instalados junto a las estaciones que jalaban las líneas férreas. La mayoría aparecieron en la época en que se construyen las principales líneas antes de 1909.

f) Los núcleos más pequeños relevados en el censo de 1975, muestran dos tendencias al igual que los últimamente citados. Los creados en la época de mayor auge de la expansión ferroviaria (1869-1908), han tenido origen en estaciones ferrocarrileras en un alto porcentaje (el 51,35 %). En cambio, los creados luego de ese lapso, manifiestan la incidencia menor de ese medio de transporte (un 27,45 %).

A partir de 1930, el ferrocarril prácticamente ya no produjo efectos sobre la fundación de nuevos centros y la carretera será la nueva vía de comunicación sobre la que comenzarán a aparecer aglomeraciones urbanas.

Concluyendo: el ferrocarril no determinó la construcción de ningún nuevo centro urbano de relevancia y su trazado, que unió a los principales núcleos preexistentes, no hizo más que remarcar la importancia de ellos, facilitando su crecimiento, sin alterar mucho la jerarquía vigente. Pero, el tendido de los rieles, en muchos casos, determinó sí el surgimiento de pequeños pueblos en torno a las estaciones intermedias que servían de embarcadero para ganados de las estancias próximas y a los requerimientos técnicos del sistema de transporte. La instalación de una escuela o la apertura de un "bolicho" pudo abrir el camino a una pequeña concentración, al nuclear mayores servicios.⁽³¹⁾ En otros casos, el propietario del campo anexo al lugar donde se instaló la estación promovió el loteo del mismo, del que derivó un centro poblado.⁽³²⁾ Pero tampoco resultó raro

31) El caso se da por ejemplo en el origen del Pueblo Cardona, en el almacén La Lata y el ya citado de Cerro Chato.

32) Varios son los casos de pueblos cuyo origen o promoción está asociado al ferrocarril. En la línea de Rivera, en la zona cercana a Montevideo, —hoy integrando su área metropolitana— los pueblos de Peñarol, Ferrocarril, La Paz y Progreso deben su existencia al paso del tren. El primero y el segundo promovidos directamente por la empresa, los otros originados en operaciones de especuladores inmobiliarios. Siguiendo hacia el norte pueden citarse con ese mismo origen 25 de Agosto, 25 de Mayo (ex Isla Mala), Sarandí Grande, Carlos Reyles (ex Molles), Achar, Tranqueras y el propio pueblo de Paso de los Toros (Santa Isabel) que planeado previo a la llegada del ferrocarril, recibió fuerte impulso con él. La línea del ferrocarril Midland entre Paso de los Toros y el Departamento de Artigas dio origen a los centros poblados de Guichón, Young, Algorta, Merinos, Tambores, Quebracho, Lorenzo Geyrez (ex Queguay), o sea la mayoría de los pequeños pueblos del Departamento de Paysandú. En la línea a Mercedes y Colonia, Rodríguez, Mal

el caso de estaciones prácticamente enclavadas entre estancias o campos a las que era difícil acceder (URUGUAY, MOP, 1914:161).

De esta manera, si discreta fue la vinculación señalada entre ferrocarril y proceso fundacional, tuvo por el contrario, un papel relevante en la estructuración definitiva de la red urbana.

Hacia 1868 nos encontramos en presencia de la prefiguración de una red urbana nacional, existiendo ya todas las cabezas departamentales⁽³³⁾ y la mayoría de las actuales ciudades principales del país. Esto fue el resultado de una densificación de los centros urbanos creados en la época colonial y de la fundación de nuevos núcleos, especialmente en las zonas que habían recibido escasa atención por parte de la autoridad virreinal, el norte y centro de la República. Faltaba, para su integración eficaz, una red, una estructura de comunicaciones adecuadas. El sistema fluvial cubría los centros ubicados en el litoral sobre el río Uruguay y en el río de la Plata: Salto, Paysandú, Mercedes, F. Bentos, Nueva Palmira, Carmelo, Colonia y Montevideo. Por vía terrestre sólo se disponía de primitivos sistemas de tracción a sangre.

Las distancias-tiempo a vencer eran grandes y largas las jornadas que había que recorrer dando ello una situación de aislamiento para estos centros urbanos.

En el período que denominamos de "modernización" comenzó a cambiar esta situación al aparecer el ferrocarril y el telégrafo, que permitieron integrar todas estas ciudades, villas y pueblos en una red jerarquizada con centro en Montevideo.

No fue un requerimiento de la estructura económica rural el que propició el advenimiento del ferrocarril, sino el interés de los inversionistas extranjeros, principalmente británicos, en asociación con personeros de las élites locales, quienes estaban imbuídos en la idea de progreso, que suponían vendría junto con la instalación de este servicio.

La base ganadera que, en puridad, no requería el desarrollo de centros urbanos, menos aún necesitaba una red urbana y un sistema de comunicaciones. Las estancias suponían la existencia de una población dispersa, poco especializada, con un nivel muy primitivo de división del trabajo, lo que hacía que sus necesidades de bienes y servicios fueran muy bajos. La vida de los habitantes de la campaña, aunque fácil, era también de un nivel primario, carencial. Pocos habitantes representaban un mercado estrecho y poco atractivo. Abastecer a esta dispersa clientela implicaba altos costos de distribución, el mantenimiento de stocks elevados y el manejo de una gama corta de artículos comerciables.

Abrijo, Cardona (ex La Lata), Palmitas y Tarariras; en la que llegó a Melo y Treinta y Tres y al Este del país: Joaquín Suárez, Empalme Olmos, San Ramón, Casupá, Cerro Chato. En algunos de los casos se trataba de pequeños núcleos preexistentes, en cruces de caminos, en los que el tendido del riel alentó a los propietarios del campo a fraccionar y vender en solares.

33) En 1880 se crearon los Departamentos de Río Negro (a expensas del de Paysandú) y Rocha (a costa de Maldonado); en 1884 Treinta y Tres (desprendimiento del de Cerro Largo), Rivera (del de Tacuarembó), Artigas (del de Salto) y finalmente en 1885, se crea Flores para realizar una maniobra política (con territorio del Depto. de San José) con lo que culminó la división administrativa territorial, pasando a ser las Villas o Pueblos principales de cada uno de ellos, su Capital.

Un proceso industrial tiene condicionantes aún mayores y, como vimos, sólo en Montevideo ofrecía posibilidades para su localización.

La estructuración de una red de transportes que vertebrara estas apartadas "islas de urbanización", convirtiéndolas en una red urbana, no podía ignorar las exigencias de esta formación socio-económica. Se trataba de una economía exportadora cuyo principal producto se transportaba por sí mismo y el flujo de las restantes mercancías no fue muy alto.

Atraer inversores para instalar durmientes, rieles, estaciones y traer material rodante en un contexto poco atractivo tenía ya antecedentes en América Latina. Se ofrecieron garantías mínimas de rentabilidad a la operación y, aunque con ritmos alterados por los vaivenes de crisis y prosperidad, entre 1869 y 1914 se construyó prácticamente casi toda la red ferroviaria del país.⁽³⁴⁾

La importancia que se asignó al ferrocarril como medio de inversión de capitales se hizo visible en nuestro país por la magnitud alcanzada hacia 1900, al tener "el más alto promedio de kilómetros de vías férreas per cápita de toda América del Sur, en un sistema construido y administrado por los ingleses" (WINN, 1975:56).

Pero ello no se tradujo en las expectativas de progreso que su implantación supuso para los uruguayos. "En países nuevos, la razón determinante para la construcción de ferrocarriles es traer población, atravesar territorios desiertos, razones estratégicas, cosas todas de carácter político y social..." decía en 1888, el entonces Ministro de Gobierno Julio Herrera y Obes (Apud: Barrán-Nahum, 1971:577). Años más tarde, en 1909, era la Comisión de Fomento del Senado uruguayo la que amargamente comprobaba: "...los ferrocarriles no han desempeñado en la economía nacional el rol de instrumentos pobladores, como ha sucedido en Estados Unidos y sucede frecuentemente en la República Argentina. Nuestros ferrocarriles atraviesan los campos más ricos y más fecundos de la República, sin grabar las huellas de esas transformaciones rápidas que han superado en aquellos países; apenas una mayor facilidad en los transportes ha contribuido al éxito de la acción colonizadora". (Apud. Barrán-Nahum, 1971:593).

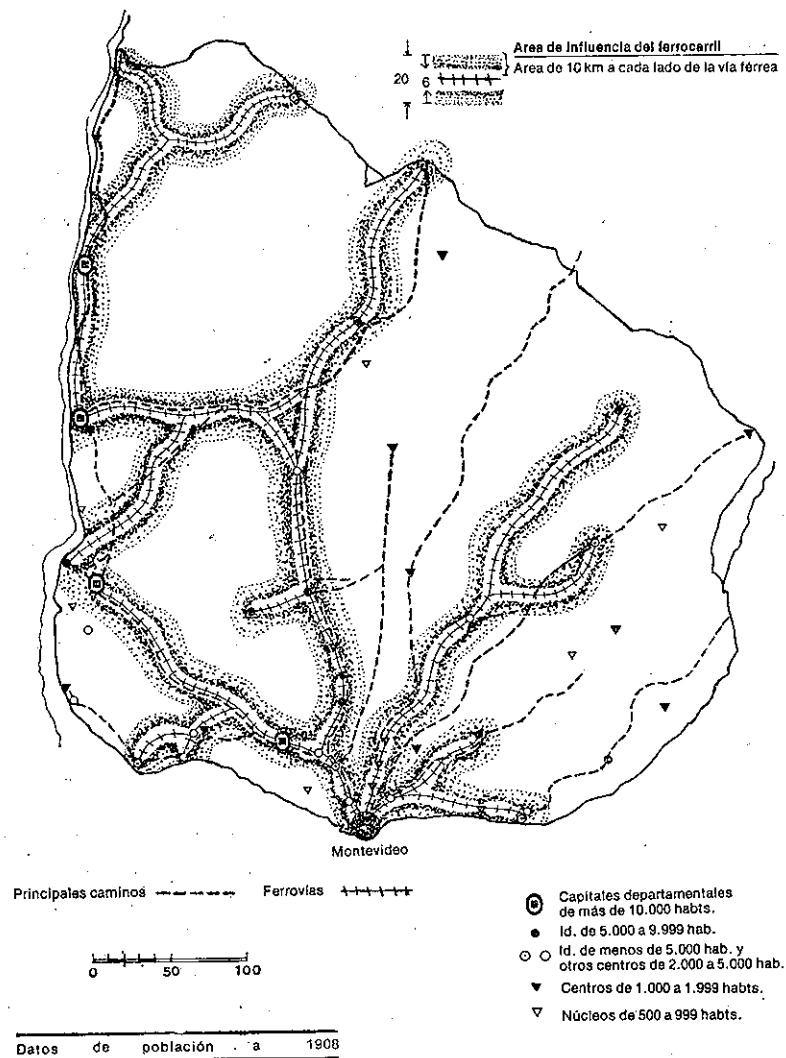
Más significativo fue, para el tema que nos ocupa, el hecho concreto del triunfo del ferrocarril. Aún a costa de las severas críticas que mereció —muchas veces justificadas—, es indudable que durante el período que le tocó actuar con mayor intensidad (c. 1875-1930), aportó la infraestructura capaz de configurar la articulación definitiva del país a través de la primera forma de integración vial.

Si bien toda red urbana depende para su funcionamiento eficaz de la existencia de buenas vías de comunicación, su necesidad se acentúa aún más en nuestro caso debido a las grandes extensiones vacías que había —y hay— entre los diversos centros poblados.

Antes del ferrocarril las dificultades de transporte impedían una eficaz relación entre los componentes de un diseño urbano que ya tenía sus

³⁴⁾ El gráfico que figura en Snyder (1959:13) indica el ritmo de construcción ferroviaria en el Uruguay.

MAPA VIII. UNA RED URBANA ESTRUCTURADA POR EL FERROCARRIL



contornos primarios delineados. El desarrollo de la navegación de cabotaje, usando el río Uruguay como eje, favoreció el otro modelo posible de integración: el generado por el tránsito regional.⁽³⁵⁾ Pero estaba condenado al fracaso en la medida que aquel fuera controlado por competidores instalados en los países limítrofes y que se consumaran los procesos de cerramiento nacional, tal como ocurrió. Tales procesos implicaron la implementación de modelos propios de estructuración en función del espacio y la sociedad global que contenían. De ahí que, el tendido del riel en Río Grande del Sur —de Uruguayana a Río Grande— paralelo a todo el largo de nuestra frontera, significó el cierre de aquellos límites interpenetrados que habían permitido, hasta entonces, un contacto (más directo con el mundo) a través del puerto de Montevideo.⁽³⁶⁾

Después de la ferrovía —más allá de 1930 y hasta nuestros días— será su sucesora triunfante, la carretera, impulsada por la importación creciente de automotores y favorecida por el cese de las inversiones británicas en ferrocarriles.

El tendido del riel actuó como aglutinador, uniendo la totalidad de las Capitales Departamentales y la mayoría de las ciudades, villas y pueblos. Pese a que no determinó el surgimiento de nuevos núcleos urbanos de importancia, permitió la integración de los ya existentes y la organización de todos esos pequeños centros que se extendieron a lo largo de la vía, decretando la decadencia de los que quedaron sin conexión con ella, y, de este modo, esas "islas de urbanización" se fueron integrando en un esquema nacional, dando el primer paso hacia la formación del continuo urbano-rural. Los cuadros que siguen muestran los centros urbanos vinculados al ferrocarril en 1975, clasificados según tamaño y de acuerdo al período en que fueron fundados, especificándose los números absolutos y los porcentajes correspondientes.

Del análisis del cuadro IX resulta que el ferrocarril llegó a la casi totalidad de los centros urbanos creados en tiempos de la Colonia. Sólo la cada vez menos importante Villa Soriano y Dolores no lo recibieron. Sobre el total de 19 centros creados entre 1811 y 1868 pasó por 11. Nueva Palmira y Carmelo nunca tuvieron este servicio de transporte, pese a que este estaba en un posible punto de paso del ramal del Ferrocarril al Oeste,

35) Interesa destacar, a este propósito, los prospectos que a principios del S. XX se planteó la inteligencia del país respecto al tema de la circulación. Pese a las derivaciones posteriores, en el Primer Congreso Nacional de Vialidad (URUGUAY, M.O.P., 1914:73 y ss.) dentro de los considerandos que expuso la sub-comisión parlamentaria que había precedido al estudio de las modificaciones de la Ley de Caminos de 13/10/1905 "con el objeto principal de fijar el trazado, teniendo en cuenta los puertos, estaciones ferroviarias, capitales y centros poblados de los Departamentos y zonas actuales de producción, así como la orientación de todas las comunicaciones respecto de la Capital de la República", el Ing. Eduardo García de Zúñiga sostenía que siendo en ese momento el ferrocarril y la vía navegable los elementos de primordial importancia para tal tema "el concepto de camino nacional debe desaparecer porque es un concepto anticuado".

36) En el citado Congreso de Vialidad de 1913 el Ing. Víctor Benavides, Jefe de la Dirección de Hidrografía presentó un informe acerca de navegación interior por el cual estimaba muy ventajoso el transporte fluvial por el Río Negro y los ríos y arroyos cercanos a los asentamientos agrícolas del Depto. de Colonia (URUGUAY, M.O.P. 1914:241 y ss.). Los intereses que protegían el ferrocarril y luego los que promovieron las carreteras, hicieron que las sensatas propuestas del Ing. Benavides casi no tuviesen aplicación.

CUADRO IX: TOTAL DE CENTROS URBANOS POR LOS QUE PASA EL FERROCARRIL EN 1975 SEGUN PERIODOS EN QUE FUERON FUNDADOS

Período de fundación	Núcleos por los que pasa el ferrocarril creados en el período que se indica.	Total de núcleos creados en el período que se indica	Porcentaje de núcleos por los que pasa el ferrocarril en 1975 sobre el total de fundados en el período que se indica
Colonia	16	18	88,89
1811/1868	11	19	57,89
1869/1908	55	89	61,79
1909/1975	24	85	28,24
Total			
1664/1975	106	211	50,23

que partiendo de Rosario llegaría a Nueva Palmira de acuerdo a la ley de 1888. Del total de centros urbanos fundados en este período, el riel pasó por 8 capitales departamentales y tres centros que en 1975 tenían entre 5000 y 10000 habitantes: Bella Unión, Sauce y Río Branco (ex Arredondo) —en el caso de este último, ya avanzado el siglo XX.

Las cuatro ciudades que en 1975 tenían más de 10.000 habitantes contaban todas con servicio ferroviario.

De las ocho ciudades y villas que en 1975 tenían entre 5000 y 9999 habitantes y habían sido erigidas entre 1869 y 1908, tres tuvieron origen en torno a la estación ferroviaria y otras tres recibieron posteriormente el servicio. En el período siguiente, 1909-1975 sólo registramos un centro estrechamente asociado al paso del ferrocarril (Progreso), pues el balneario Piriápolis ya había dejado de contar con la vía de trocha angosta que lo conectaba a la red nacional. En cuanto a los núcleos de menor entidad, entre 2000 y 4999 habitantes, los más antiguos, creados entre 1869 y 1908 disponían en mayor medida de este servicio que los creados posteriormente (52,38 y 36,36 % respectivamente).

Considerados globalmente por período de fundación, observamos que el servicio atendió a la mayoría de las aglomeraciones de origen colonial, siguiendo en orden los erigidos en tiempos de auge de construcción de ferrocarriles (1869-1908). Un poco menor fue la cobertura para los creados entre 1811 y 1868 y bajó notoriamente respecto a los fundados posteriormente a 1909.

El cuadro X muestra ese mismo proceso desde el punto de vista de los rangos de los centros urbanos existentes en 1975. Los ubicados en lo más alto de la jerarquía, capitales departamentales y centros de más de 10000 habitantes estaban casi totalmente servidos por ferrocarriles. Los situados en zonas intermedias se acercaban al 50 % y los de menos de 1000 habitantes tenían una cobertura menor, un 40 %.

CUADRO X: TOTAL DE CENTROS URBANOS EXISTENTES EN 1975 QUE POSEIAN SERVICIO FERROVIARIO ORDENADOS POR JERARQUIA

RANGO	Centros por los que pasaba el f.c.	Total existente en 1975	% con servicio ferroviario
I/II Capitales departamentales	19	19	100 %
III Centros de + 10.00 hab.	8	10	80 %
IV a Centros entre 5000 y 9999 hab.	11	25	44 %
IV b Centros entre 2000 y 5000 hab.	15	28	53,57 %
V a Centros entre 1000 y 2000 hab.	19	41	46,34 %
V b Centros de menos de 1000 hab.	34	88	39,53 %
Total de centros	106	211	50,23 %

FUENTE: Elaboración de los autores. Datos de Población. Uruguay. D.G.E. y C., 1975.

Las cifras llevadas a una fecha cercana, 1975, señalan el papel del ferrocarril en un lapso de larga duración de nuestra historia, cuando ya había dejado de constituir el principal medio de transporte del Uruguay, al ser sustituido por los automóviles.

Observaremos ahora la cobertura que proporcionó a los centros urbanos el ferrocarril en 1908, cuando ya estaba construido alrededor del 83 % de la red que controló el capital británico y un 67 % del total que llegó a disponer el país.

CUADRO XI: CENTROS URBANOS EXISTENTES EN 1908 ORDENADOS POR NIVEL JERARQUICO Y EN FUNCION DEL PASAJE DEL FERROCARRIL

Período	Rango			2000 a 4999 H.			Menos de 2000 H.			TOTAL DE CENTROS		
	PF	T	%	PF	T	%	PF	T	%	PF	T	%
Período colonial	7	11	63.63	4	6	66.66	0	1	0	11	18	61.11
1811-1868	6	8	75.00	0	1	0	2	10	20.00	8	19	42.11
1869-1908	0	0	0	2	3	66.66	33	73	45.21	35	76	46.05
TOTAL	13	19	68.42	6	10	60.00	35	84	41.66	54	113	47.79

P.F. — Centros por los que pasa el ferrocarril en 1908. — T. — Total de centros
P.F. x T

% = $\frac{100}{\text{P.F. x T}}$

FUENTE: Elaboración de los autores. Datos de Población Urbana de J. Klaczko (manuscrito inédito).

En 1908, el ferrocarril cubrió el 68 % de las capitales departamentales y el 60 % de los principales centros y tardó poco en llegar a servir a las restantes cabezas de Departamento. En 1909 llegaron los rieles a Melo y Treinta y Tres, en 1910 a Maldonado, en el siguiente año a Fray Bentos y en 1914 a Trinidad. Sólo faltaba unir a la red a Rocha, realizándose esto

tardíamente en 1928. Los pueblos de menos de 2000 habitantes, en buen número, habían tenido origen alrededor de estaciones ferroviarias, tal como ya lo indicamos.

Atendiendo a la fecha de fundación constatamos que los centros más antiguos eran los más servidos, siguiéndole en orden los más recientes, situación similar a la señalada para 1975, resultado del estancamiento subsiguiente en la construcción de nuevos ramales.

Hasta la creación de las líneas férreas el territorio estaba mal comunicado. Las dificultades en trasladar bienes venciendo la fricción del espacio implicaba costos altos en los fletes, afectaba la capacidad de venta y de consumo del mercado, influía política y socialmente manteniendo el aislamiento e inseguridad de la campaña.

Como en toda sociedad primitiva se dedicaba mucho tiempo, hombres y energías para movilizar elementos y personas,⁽³⁷⁾ hecho que se acentuaba en un país muy escasamente poblado. La falta de un número adecuado de habitantes, mal distribuido por el territorio; el carácter de la estructura económica predominante, agroexportadora basada en la explotación pecuaria extensiva; la naturaleza del territorio, sin grandes obstáculos geográficos a vencer, coadyuvaba a mantener sistemas de transportes muy primarios.

Desde el punto de vista del proceso de urbanización esta situación implicaba desarticulación espacial y, durante ciertos períodos, aislamiento, especialmente cuando se presentaban inviernos muy lluviosos. Los pueblos y villas eran "islas de urbanización" enclavadas en medio de vastas praderas.⁽³⁸⁾

37) Cualquiera de los elementales sistemas de postas que el gobierno nacional sacó a remate o licitación en los primeros tiempos de vida del Estado oriental, suponía como mínimo disponer de 300 postillones y 115 maestros de postas (BARRACCHINI, s.f.: 41).

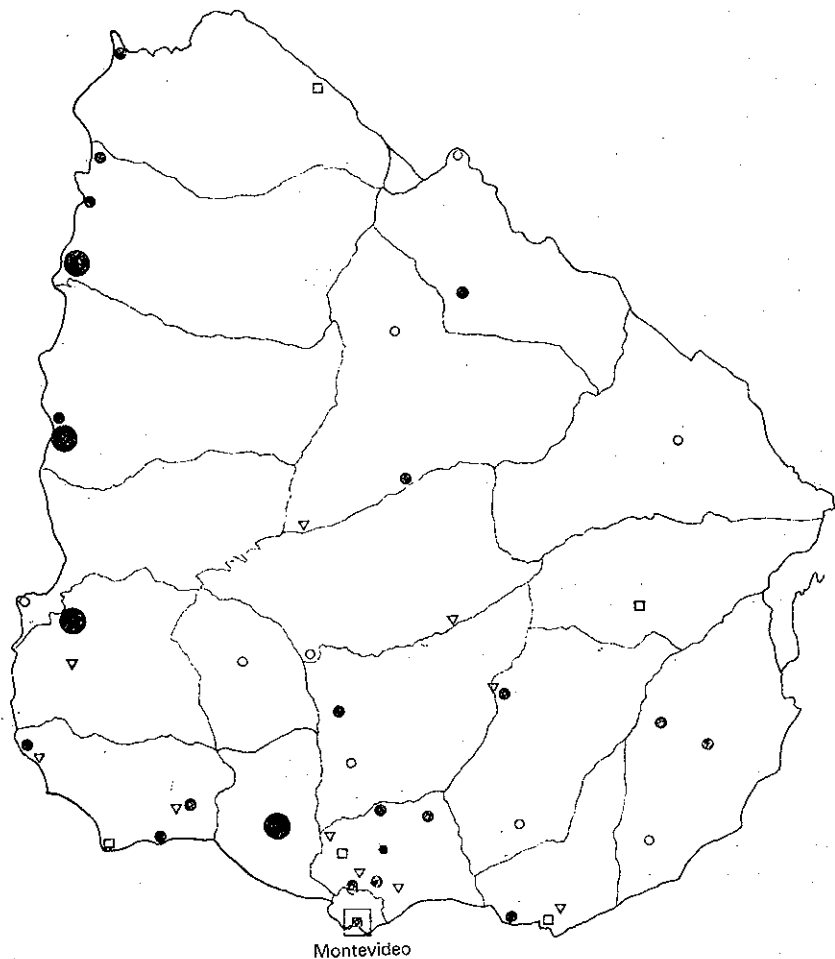
(38) Las velocidades que se podían desarrollar eran bajas. Por ejemplo, según Arredondo el viaje de San Carlos a Rocha implicaba 19 horas, lo que suponía un promedio de 3.15 kilómetros horarios. Los 132 kilómetros que separaban a Minas de Rocha se hacían a mejor ritmo: unos 5.5 kms./hora. Claro que esto se daba cuando las condiciones atmosféricas eran buenas (ARREDONDO, 1958:212).

El transporte de mercancías por carreta a una zona alejada, como Melo, por ejemplo, no se lograba llevar a cabo en menos de tres meses. Al norte del Río Negro la base del transporte era el tráfico fluvial hasta Paysandú o Salto, continuando luego el viaje por tierra. Carlos García Acevedo en 1892 estimó las ventajas del ferrocarril sobre la diligencia para el transporte de bienes y pasajeros en razón del tiempo y el costo del pasaje. Veamos el ejemplo:

A:	TIEMPO			PRECIO DEL PASAJE		
	Diligencia	Ferrocarril	% de reducción	Diligencia	Ferrocarril	% de reducción
DURAZNO	3 días	7h. 25m.	89,70 %	\$ 8	\$ 5.10	36,25 %
TACUAREMBO	4 días	15h. 50m.	83,51 %	" 18	\$ 11,20	37,77 %
CANELONES	1/2 día	56m.	92,22 %	" 2	\$ 1.10	45,00 %

Se observa que la reducción mayor se obtuvo en las distancias tiempo, un tanto acentuadas para las distancias cortas, pero no olvidaba García Acevedo el ahorro en el precio que significaba evitar el pago de comidas y eventuales hospedajes en los largos viajes en diligencia. (GARCIA ACEVEDO, 1892:31-34).

MAPA IX. URUGUAY, 1908. ORGANIZACION ADMINISTRATIVA Y PRINCIPALES CENTROS URBANOS



- Capitales departamentales con más de 10.000 hab.
- Id. entre 5.000 y 9.999 hab.
- Id. de menos de 5.000 hab.
- ▽ Otros centros urbanos de más de 2.000 hab.
- Centros poblados de 1.000 a 1.999 hab.

La instalación del ferrocarril permitió superar estos problemas estableciendo una fuerte unión entre los núcleos urbanos tomando como centro la capital, Montevideo. El tren permitía desarrollar velocidades de 30 a 40 kilómetros horarios como promedio, reduciendo considerablemente las distancias-tiempo. De este modo, a lo largo del territorio, se conformó una zona diferenciada inmediata a los rieles. En el mapa IX hemos señalado una banda de 3 kilómetros a ambos lados de la vía, como zona de influencia inmediata y otra de 10 Kmts. a cada lado. La primera suponía un viaje de 2 horas de ida y vuelta hacia la estación más cercana, como promedio. La segunda, un recorrido de ida y vuelta a cubrir entre 3 y media y 6 horas. Esas franjas se diferenciaron notoriamente de aquellas que no contaban con el servicio ferroviario, que constituían la mayoría del país, como puede observarse en el Cuadro XII.

CUADRO XII: ZONA DE INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN 1908

	Superficie Kmts. ²	Porcentaje
—Superficie total del país	Kmts. ² 177.508,3	100 %
—Zona de influencia inmediata (3 Kmts. a cada lado de las vías)	Kmts. ² 11.766	6.63 %
—Zona de influencia lejana (de 3 a 10 Kmts. hacia cada costado de los rieles)	Kmts. ² 27.454	15.47 %
—Zonas no cubiertas	Kmts. ² 138.288,3	77.90 %

FUENTE: Elaboración de los autores. Tomamos como extensión de la red 1961 Kmts. En 1908 ya estaban en construcción los ramales a Treinta y Tres y Melo que no incluimos en este cálculo.

La cobertura del territorio nacional por el ferrocarril era relativamente baja, sin embargo, analizando el mapa IX, puede comprobarse que éste pasaba por la mayoría de los centros urbanos importantes. Esto está señalando cual fue la principal función del riel, ya constatada por el Ingeniero Carlos Praderi, designado por el Parlamento y por la Asociación Rural e Industrial de Maldonado como delegado al Primer Congreso Nacional de Vialidad en 1913. Decía el Ing^l Praderi respecto al ferrocarril: "se ha procurado simplemente unir ciudades y pueblos, pero no se ha tenido en vista cuales son las tierras más prósperas y que podían presentar, por eso mismo, un futuro más adecuado para los mismos intereses de la Empresa... Desde el Durazno a Rivera pasa el ferrocarril por tierras inferiores, dejando a su derecha, al este de Rivera y oeste de Cerro Largo, zonas que serían las más adecuadas para el criterio yanqui si fuera a establecer las mismas líneas ferrocarrileras" (URUGUAY, M.O.P., 1914:81). Ferrocarriles concebidos como un negocio de inversión de capitales, con sus correspondientes efectos multiplicadores (colocación de equipos industrializados), que tenían una ren-

tabilidad asegurada por el Estado, no fueron trazados atendiendo a un fin de promoción socioeconómica. No había interés en procurar el desarrollo de la agricultura o afincar más población, aunque ello fuese expresado reiteradas veces, sino que simplemente se respetó la estructura preexistente. Así, el trazado procuró captar el tráfico de bienes y personas entre los centros de aglomeración de población, cumpliendo con ello un rol protagónico en el proceso de urbanización: estructuró la red que unió a los diversos núcleos.⁽³⁹⁾

Era esa sucesiva y continua unidad de Capital nacional, capitales departamentales, ciudades, pueblos, villas y aun las ínfimas estaciones ferroviarias, las que indicaron —cada uno a su medida— los puntos de entronque del armazón al que la vía del ferrocarril vertebraba dando solidez física, iniciando de este modo el proceso de construcción de un continuo urbano-rural. Los trenes acercaron a los centros urbanos entre sí y, fundamentalmente al centro principal: Montevideo. Las pautas de conducta del centro primado se difundieron rápidamente hacia el interior, comenzando a atraer cada vez más a sus habitantes. Muchos emprendieron el camino hacia la capital y los que permanecían trataban de imitar la forma de vida de quienes residían en ella.

Al mismo tiempo, el ferrocarril permitió reforzar el centralismo de la capital y, subsidiariamente, de los centros departamentales sobre su entorno, como también lo constataba el citado Ingeniero Praderi (URUGUAY, M.O.P. 1914:82). Inicialmente la red ferroviaria tuvo dos centros: Montevideo y Salto. Esta última ciudad tenía conexión fluvial con la capital. Pero a partir de 1890 con la unión entre Salto y Paso de los Toros el transporte ferroviario desalojó al fluvial y toda la red se centró en Montevideo. El ferrocarril fue complementado por los medios de tracción a sangre en aquellas zonas que no cubría directamente.

De esta forma, cumplió un papel sustancial en el proceso de urbanización: vertebró los centros hasta entonces mal comunicados en una red urbana estructurada, salvando las distancias relativamente muy largas a cubrir en un país prácticamente vacío, al tiempo que creó la base de un continuo urbano-rural. Con él aparecieron las facilidades para movilizar personas e incentivar el movimiento de migración interna, hasta entonces eclipsado por el impacto de la migración ultramarina. Y, además, multiplicó notoriamente el número de centros urbanos, aunque muy poco haya sido el desarrollo que alcanzaron posteriormente.

(39) A los efectos de lograr mayor rentabilidad se trató de reducir al máximo los costos, de ahí los trazados largos, sinuosos, con excesivas curvas, evitando desmontes o movimientos de tierra y aprovechando al máximo los caminos existentes. El resultado fue también, un kilometraje excesivo. Ya el Ing. Castro en 1891, señalaba que los ferrocarriles uruguayos en relación a la superficie del país ocupaban el segundo lugar en América, tras EE.UU. Había 8,964 Km. de vía por cada 1000 Kms². Los países de América Latina que le seguían, eran México con 5,190 y Argentina con 4,483 Kms. de ferrovías. Sin embargo, si se relaciona el kilometraje con el número de habitantes, Uruguay estaba en cuarto lugar, con 2.063 kilómetros cada 1.000 habitantes, seguido por Canadá, EE.UU. y Argentina (CASTRO, 1893:626-7). La homogeneidad del país, el hecho de estar ya totalmente ocupado, aunque fuese precariamente, manteniendo el vacío poblacional y el trazado radial incidieron además en este sobredesarrollo de las líneas férreas.

CUADRO XIII: CENTROS URBANOS EXISTENTES EN 1908

Clasificados por rango, por su asociación al sistema de transporte ferroviario y por período de fundación.

RANGO	PERIODO COLONIAL	TOTAL	OF	PF	NPF
I	Montevideo	1	—	1	—
II	Mercedes y San José	2	—	2	—
IIIa.	Canelones, Melo, Colonia, Trinidad, Florida, Minas, Maldonado y Rocha	8	—	4	4
IIIb.	San Carlos, Rosario, Dolores, Santa Lucía, Las Piedras, Pando	6	—	4	2
IVb.	Villa Soriano	1	—	—	1
		18	—	11	7

RANGO	PERIODO 1811-1868	TOTAL	OF	PF	NPF
II	Salto y Paysandú	2	—	2	—
IIIa.	Artigas, Durazno, Fray Bentos, Rivera, Tacuarembó, Treinta y Tres	6	—	4	2
IIIb.	Carmelo	1	—	—	1
IVa.	Sauce, Bella Unión (S. Rosa del Cuareim), Constitución, Belén, San Gregorio, Castillos, Nueva Palmira, Tala	8	—	2	6
IVb.	Villa Artigas, Migues	2	—	—	2
		19	—	8	11

RANGO	PERIODO 1869-1908	TOTAL	OF	PF	NPF
IIIb.	Batlle y Ordóñez, Paso de los Toros, Sarandí del Yí	3	2	2	1
IVa.	Sarandí Grande, La Paz, San Ramón, Nico Pérez, (*) Santa Rosa	11	5	7	4
	Puerto Sauce (J. Lacaze), Nueva Helvecia				
	Lascano, Minas de Corrales, Nueva Paysandú, Pan de Azúcar				
IVb.	La Cruz, San Bautista, Rodríguez, Guichón, Suárez, 25 de Mayo, Cardona, Fray Marcos, San Antonio Grande (*)	21	9	12	9
	Zapicán, Vergara, Pueblo de la Cuchilla (*)				
	San Jacinto, Casablanca, Pirarajá, Carmen, Solís Matajojo, Curtina, San Antonio (Canelones), Nuevo Berlín, Libertad				

Cuadro XIII (Continuación)

V	Isia Cabellos (B. Brum), Toledo, San Antonio Chico,* Merinos, Ituzaingó, Tranqueras, Goñi, Santa Clara, Cerro Chato, Quebracho, E. Olmos, La Sierrra,* 25 de Agosto (J. Chazo.), Chamizo (San Facundo), Queguay, Zanja Honda, (T. Gomensoro) y Villa Elisa Capilla del Carmen, Rivera Chico,* La Paloma, (Durazno), Punta del Este Aiguá, La Paz (Colonia),* Sacra,* Capilla Farruco,* Villa Alejandrina,* Allende-Yacaré,* Conchillas (poseyó un ferrocarril de trocha angosta usado para tareas en canteras no conectado a la red general), Mosquitos (Soca), Cebollati, Bolívar,* Porvenir, Cerrillos, San Miguel (18 de Julio), Sauce del Yí,* Zapucay,* Cuñapirú,* Chafalote (19 de Abril), Aguas Corrientes, Yaguari,* Chuy.	41	17	21	20
		76	33	42	34
Resumen por períodos:		TOTAL	OF	PF	NPF
	Colonias	18	—	11	7
	1811-1868	19	—	8	11
	1869-1908	76	33	42	34
		113	33	61	52

Los centros marcados con un asterisco (*) no figuran en 1975, excepto Nico Pérez que en esa fecha lo hemos incorporado a Batlle y Ordóñez.

Estos datos están basados en estimaciones de Jaime Klaczko (manuscrito inédito). Se tomaron en cuenta sólo aquellos núcleos a los que pudo estimarse el número de sus habitantes.

RANGOS: I: CAPITAL NACIONAL.

II: CAPITALES DEPARTAMENTALES DE MAS DE 10.000 HABITANTES.

III: DEMAS CAPITALES DEPARTAMENTALES Y OTROS CENTROS DE MAS DE 2.000 HABITANTES.

a. Capitales Departamentales.

b. Otros centros.

IV: a. Centros entre 1.000 y 1.999 habitantes.

IV: b. Centros entre 500 y 999 habitantes.

V: Aglomeraciones de menos de 500 habitantes.

OF: Origen Ferroviario.

PF: El ferrocarril pasaba por este centro en 1908, siendo preexistente a la instalación de este servicio.

N PF: El ferrocarril no pasaba por esta aglomeración en 1908.

CUADRO XIV

CENTROS URBANOS REGISTRADOS EN EL CENSO DE 1975

Clasificados por rango, por su asociación al sistema de transporte ferroviario y por período de fundación.

RANGO	PERIODO COLONIAL	TOTAL	OF	PF	NPF
I	Montevideo	1	—	1	—
II	Canelones, Melo, Colonia, San José, Trinidad, Florida, Minas, Maldonado, Rocha, Mercedes	10	—	10	—
III	Las Piedras, Santa Lucía, Pando, San Carlos Dolores	5	—	4	1
IVa.	Rosario	1	—	1	—
Va.	Villa Soriano	1	—	—	1
		18	—	16	2
RANGOS	PERIODO 1811-1868	TOTAL	OF	PF	NPF
II	Artigas, Durazno, Paysandú, Fray Bentos, Rivera, Salto, Tacuarembó, Treinta y Tres	8	—	8	—
III	Carmelo	1	—	—	1
IVa.	Bella Unión, Río Branco, Sauce Tala, Migues, N. Palmira, Castillos, Constitución, Belén y San Gregorio	10	—	3	7
		19	—	11	8
RANGOS	PERIODO 1869-1908	TOTAL	OF	PF	NPF
III	Paso de los Toros, La Paz Juan Lacaze	3	2	3	—
IVa.	San Ramón, Sarandí Grande y Cardona (incluye Florencio Sánchez)				
	N. Helvecia, Sarandí del Yí y Punta del Este				
IVb.	Lascano y Libertad	8	3	6	2
	Tomás Gomensoro, J. Suárez, S. Rosa, Emp. Olmos, Tarariras, Cerro Chato, Batlle y Ordóñez (incluye Nico Pérez), Tranqueras y Santa Clara de Olimar				
	Pan de Azúcar y Vergara				
Va.	San Jacinto, Col. Valdense, Carmen, Aiguá, Nuevo Paysandú, Minas de Corrales	17	9	11	6
	Baltasar Brum, Est. Atlántida, San Bautista, Ismael Cortinas, 25 de Mayo, 25 de Agosto, Fray Marcos, Tambores, Quebracho, Algorta, Guichón, Rodríguez, Rodó y Palmitas				
	La Paloma (Durazno)				
	Casablanca, Nuevo Berlín, Cebollati, Ecilda Pauer, Ansina, Soca, San Antonio (Canelones), Mariscalas, Solís de Mataojo				
Vb.	Cardal, La Cruz, Reboledo, Chamizo, Goñi, Independencia, P. Maciel, Zapicán, Est. Solís, L. Geyrés, Ituzaingó, Mal Abrigo, Bifurcación (Juan Soler), González, Sta. Catalina, Egaña, Risso, Achar, Paso del Cerro	24	14	15	9
	Garzón				
	Bernabé Rivera, Aguas Corrientes, Conchillas, Pirarajá, Porvenir, Beisso, Curtina, Cardoso (tuvo servicio hasta que la aparición del Lago de Rincón del Bonete hizo rectificar la línea), Paso de los Mellizos, 18 de Julio, 19 de Abril, San Luis al Medio, Fernández, Migliaro, Sarandí de Arapey, Enrique Martínez, Agraciada				
		37	19	20	17
		89	47	55	34

Cuadro XIV (Continuación)

RANGOS PERIODO 1909-1975					
III	Young	1	1	1	—
IVa.	Progreso				
	Paso de Carrasco, Barros Blancos, Delta del Tigre, Chuy, Piriápolis (contó con el servicio por medio de un tren de trocha angosta que hacía combinación en la Estación Pan de Azúcar hasta la década de 1950)	6	1	1	5
IVb.	Toledo, Frayle Muerto, Casupá y J. P. Varela	11	4	4	7
Va.	Villa Crespo, Solymar, Lagomar, San José de Carrasco, Parque del Plata, Atlántida, Montes				
	Tupambaé, Blanquillo				
	La Paloma (Rocha)				
	Isidoro Nobilía, El Pinar, Barra de Carrasco, Cerrillos, Salinas, Villa San José, Shangrilá, Ombúes de Lavalle, Santa Bernardina, San Javier, Vichadero, Velázquez, Playa Pascual	16	2	3	13
Vb.	Javier de Viana, Plácido Rosas, Joanico, Estación Migues, Cufre, Reiles, Centenario, Alejandro Gallinal, Piedras Coloradas, Merinos, Piñera, Piedra Sola, Villa Sara, Valentines				
RANGOS	Capilla del Sauce				
	PERIODO 1869-1908				
	Aceguá, Arbolito (CL), Las Toscas, La Floresta, San Luis (Ca), Costa Azul (Canel.), Parada Cabrera, Torotal del Sauce, Santa Lucía del Este, Cuchilla Alta, Villa Argentina, La Tuna, Bello Horizonte, Jaureguiberry, Los Titanes, Araminda, Miguelete, Rossell y Rius, Andresito, Colón, Bº Las Flores, Bº Solís, Bº Playa Grande, Bº Playa Hermosa, Gregorio Aznarez, San Félix (Paysandú), Grecco, Sarandí de Navarro, La Coronilla (Rocha), Perazza, Villa Darwin, Cañada de Nieto, Costa Azul (Rocha), La Pedrera (Rocha), La Loma, María Isabel	51	14	15	36
		85	22	24	61
		TOTAL	OF	PF	NPF
Resumen por períodos					
Colonial		18	—	16	2
1811-1868		19	—	11	8
1869-1908		89	47	55	34
1909-1975		85	22	24	61
Total en todos los períodos		211	69	106	105

NOTA: Hemos considerado como un solo centro a aquellos que en razón de pertenecer a más de un departamento fueron tomados separadamente, caso de Ismael Cortinas, Cerro Chato, Agraiciada, Tambores, o los más complejos de Batlle y Ordóñez-Nico Pérez y Cardona-Florencio Sánchez. Nos hemos hecho la agrupación de los centros que corresponden al área metropolitana de Montevideo ni los correspondientes al incipiente proceso que muestra Paysandú.

RANGOS: I: Capital Nacional.

II: Capitales Departamentales.

III: Centros de + 10.000 habitantes.

IVa: Centros entre 5.000 y 9.999 habitantes.

IVb: Centros entre 2.000 y 4.999 habitantes.

Va: Centros entre 1.000 y 1.999 habitantes.

Vb: Centros menores a 1.000 habitantes.

OF: Su origen se asocia al tendido de la red ferroviaria.

PF: El ferrocarril unió este centro preexistente a la red de transportes.

NPF: Centro que no contó con este medio de transporte.

10. Una asignación jerarquizada de servicios.

En 1852 la diferenciación funcional de los centros urbanos era escasa. Montevideo poseía una estructura comercial y de servicios diversificada. Atendía el movimiento de exportación e importación que alcanzaba hasta el Paraguay, el litoral argentino y las provincias sureñas del imperio brasileño, además de un pequeño mercado local en expansión. Como cabeza de un Estado albergaba la sede de los servicios vinculados con el ejercicio del poder: el gobierno central y sus ministerios, las cámaras legislativas y tribunales de justicia de mayor jerarquía. También vivían los enviados diplomáticos de naciones extranjeras y en su puerto tenían base estaciones navales de las principales potencias europeas.

Sin embargo, no era mucho más que una "gran aldea". Sus calles eran de tierra, carecía de servicios municipales de limpieza, no había alcantarillas y colectores para aguas servidas. Los edificios públicos más importantes eran aún los de la época colonial: la Catedral, el Cabildo y el Fuerte. Alojaba a la única institución de enseñanza superior: la Universidad Mayor, recientemente creada, y el único Hospital del país. Empero, poco después comenzaron a aparecer mejoras y servicios propios de un centro urbano, al estilo de las más importantes ciudades del mundo europeo, que le servían de modelo.⁽⁴⁰⁾

En el resto del territorio sólo Salto y Paysandú tenían una estructura con un cierto grado de diversificación en razón de la actividad comercial que desarrollaban como puertos de intermediación en el comercio de tránsito.⁽⁴¹⁾ Los demás centros existentes que tenían jerarquía de capital departamental, apenas si se diferenciaban por ser sedes de la autoridad política y judicial. Escasa era la diversificación económica que presentaban y casi nulos los servicios que proporcionaban. No eran más que núcleos de sociabilidad del entorno rural circundante, distinguiéndose poco de los restantes villorrios que no cumplían funciones políticas.⁽⁴²⁾

(40) En 1855 comenzó el empedrado de calles, en 1856 las primeras obras de saneamiento y se intentó instalar el alumbrado de las principales calles. También se inició la construcción de importantes edificios públicos: el de la Aduana (1853) y el principal teatro (aún lo es hoy): el Solís, inaugurado en 1856.

(41) El Cnel. José Ma. Reyes da una buena descripción de Salto en 1859: "Salto al sur del desagüe del San Antonio... representa un foco de industria y de comercio que pronostica el rápido incremento que le depara su situación de contacto con las industriosas poblaciones del Uruguay. Como Aduana de depósitos, y centro mercantil de esos territorios, nutre con sus exportaciones los consumos de las posesiones brasileras del sur del Imperio y las de la Confederación Argentina, hasta los confines de las Misiones Occidentales. En él se aglomeran las producciones de los litorales brasileros, que proveen los mercados fronterizos de la República, y los del Bajo Uruguay, en una y otra de sus riberas... Contendrá ese pueblo 500 a 600 casas de material, incluso los establecimientos públicos e industriales, con una población de 5.600 a 5.800 habitantes, comprendida la de sus terrenos comunales." (REYES, 1960, I:62-63).

(42) Las descripciones de Reyes reafirman el carácter rural de esos centros urbanos. Como ejemplo véase esta descripción del antiguo pueblo de Dolores: "La villa de San Salvador encierra una población de 800 a 1.000 habitantes que, en lo general, se dedica a la ganadería, sin abandonar las sementeras que dan pingües cosechas y que exceden a su consumo". (1960, I:116). En el tomo II de la misma obra nos proporciona una visión de los pueblos del sur del país, Canelones, Santa Lucía y Las Piedras, (página 30-32), Maldonado y San Carlos (pág. 96-97).

El aumento de la población de los núcleos urbanos demandó nuevos servicios que se hicieron aún más necesarios, ante las novedosas costumbres importadas, muchas de ellas impuestas como trasplante de las imperantes en las urbes mundiales más prestigiosas. La Capital fue, necesariamente, por el número de sus habitantes, la entidad de su movimiento comercial y su calidad de centro político-administrativo clave, la que acumuló y por lo general disfrutó, más tempranamente esos mejores servicios.

Algunos fueron promovidos por empresas privadas, a veces vinculadas al imperio "informal" británico, atraídas por la posibilidad de realizar una inversión de resultados interesantes. Pero el Estado debió legislar y promover la instalación de los que no fueran rentables o posibles para aquellas.⁽⁴³⁾

Entre los últimos, la extensión de la red de comisarías y juzgados, atendiendo a las funciones primarias de seguridad y justicia, la creación de centros educativos, respondiendo a una preocupación ideológica muy importante a nivel de la sociedad global, como era la que atribuía al Estado el deber de poner los beneficios de la educación al alcance de los sectores sociales más bajos, la modernización de un servicio de correos, ahora nacional, etc. remarcaron el grado de desarrollo alcanzado por la urbanización. Otros en cambio, se constituyeron en consecuencias de este desarrollo, tales como la recolección de desperdicios, el adoquinado de las calles y caminos, la instalación de un sistema de alcantarillado para la evacuación de aguas servidas, etc.⁽⁴⁴⁾

Los avances tecnológicos del sistema de transportes oceánicos hicieron necesarios la construcción de un puerto debidamente dragado, con dársenas de atraque, depósitos, vías férreas, etc. que sustituyeron a los primitivos embarcaderos de madera existentes. Muchos proyectos se conocieron, desde 1834 en adelante, llegándose en 1883 a concebir una de las

(43) Dice acertadamente Alvarez Lenzi (1972:23): "Los propietarios de la tierra y empresarios inmobiliarios, en ejercicio del derecho a la libre iniciativa individual y a disponer sin traba alguna de la propiedad privada que les permita la legislación liberalista, deciden el establecimiento de los núcleos urbanos atendiendo a sus propios intereses que muchas veces se oponen al interés público... Pero el fundador especulador, por razones promocionales, muchas veces procura el respaldo del Estado a través de la declaración oficial de pueblo, no hay en ello ninguna preocupación legalista; la oficialización del pueblo, o sea su fundación legal poco importa en sí misma, pero apareja la oportunidad de dotarlo de ciertos órganos como escuela, policía, justicia, etc., que aportan, en definitiva, valores que acrecientan las posibilidades del negocio que hay en cada fundación de un poblado".

(44) Hacia 1885 una ley determinó el empedrado de cuña, macadam o mixto para las calles de los centros urbanos, que comenzando su realización por Montevideo mejoró las calzadas. En la capital, el adoquinado de calles llevó a proporcionar trabajo a más de 2.000 inmigrantes italianos en las cercanas canteras de La Paz. Más adelante, el 21/4/1909, el Poder Ejecutivo promulgó una nueva ley sobre el trazado de calles, estandarizando sus medidas a nivel nacional (URUGUAY, I.H.A., 1967, Fasc. 1.7.8.:21). Por último, una importante obra pública, la Rambla Sur que delimitó la zona costera (Ley 23/4/1909, URUGUAY I.H.A. Fasc. 1.7.9.:17), significó un gran esfuerzo en el equipamiento edilicio de Montevideo. La recolección de basuras, reglamentada ya desde 1861, se realizaba en carros que la arrojaban en zonas alejadas. Recién en 1916 se comenzó a incinerarlas.

El sistema de alcantarillado, apareció en 1856, siendo obligatorio su uso hacia 1881.

operaciones más ambiciosas, al asociar su construcción a la fundación de un Banco Nacional y a la Consolidación de la Deuda Pública.⁽⁴⁵⁾

Pasada la crisis de 1890, en 1901, se colocó la piedra fundamental del nuevo puerto, apto para recibir los más modernos transatlánticos. Sin embargo, cuando se habilitó, no podía ya rivalizar con Buenos Aires, que por la misma fecha libraba al uso el "Puerto Nuevo" y debía afrontar la competencia del también contemporáneo puerto de Rosario. Montevideo pasaba así, de embarcadero a puerto cuando su papel hanseático estaba ya en vías de desaparición.

En este caso, el Estado debió asumir el costo del servicio, dada la ausencia de un empresariado privado capaz de hacerlo.

La creación de una red bancaria nacional, en cambio, fue inicialmente promovida con el ánimo de atender los crecientes requerimientos financieros del Estado y después del crack de 1890, también buscó evitar las peores consecuencias de la especulación, que fue característica de esa época, creando el Banco de la República en 1896. El Banco Hipotecario surgido de esta crisis pasó, a partir de 1912, a ser un importante instrumento de la expansión urbana, mediante el otorgamiento de préstamos con garantía inmobiliaria. Ambos fueron nacionalizados durante la segunda presidencia de José Batlle y Ordóñez, al tiempo que se creó el Banco de Seguros. De este modo, el Estado instaló una red bancaria de alcance nacional fundando sucursales en las capitales departamentales y otros centros del interior, en tanto la más antigua banca privada prefería operar sólo en Montevideo y algunas de las principales capitales departamentales.

El puerto y la localización de los principales bancos en la "ciudad vieja" hicieron de ésta un segmento especializado que fue perdiendo sus rasgos residenciales, para afirmar más los comerciales y administrativos, al tiempo que fue el centro de la "mala vida" montevideana. (FERRAN, 1967; passim y PUPPO, 1967: passim).

El Estado también debió atender las necesidades de la asistencia pública, contando para ello con la acción de filántropos y los rubros de la Lotería de Caridad, que permitieron crear instituciones asistenciales ubicadas casi todas en Montevideo.⁽⁴⁶⁾

A cargo de los particulares estuvieron en cambio, aquellos servicios que importaban una rentabilidad adecuada. El primero y más importante

(45) El puerto se construiría por un consorcio de capitalistas ingleses al que el Estado garantiza por 50 años un interés del 10 %, plan que se vinculaba a la creación de un Banco Nacional y a la unificación de deudas internas y externas por medio de un sindicato que promovería conjuntamente estos proyectos, a cambio de una comisión de 4 millones de pesos.

(46) A los ya existentes, Hospital de Caridad (1825/27), Asilo de Mendigos (1860), Manicomio Nacional (1860), se agregan en 1875 el Asilo de Huérfanos y Expósitos, en 1891: "La Casa de Aislamiento", y el "Lazareto de Variolosos" y en 1895 el Asilo de Mendigos, hoy Luis Piñeyro del Campo.

A su vez en la Capital se desarrolló muy tempranamente un sistema de atención sanitaria basada en Sociedades de Socorros Mutuos fundadas por colectividades de inmigrantes (Asociación Española Primera de Socorros Mutuos, el Círculo Francés, etc.), que aún hoy constituyen la base de los seguros de la salud de los habitantes capitalinos. En el interior el primer hospital se creó en Paysandú en 1862, siguiéndole Salto en 1878, extendiéndose también el sistema mutual entre los inmigrantes allí radicados.

fue el ferrocarril, ya citado, que a poco relegó al transporte de tracción a sangre y al fluvial. La extensión de las ciudades planteó, a su vez, la necesidad de un medio que acortara distancias, lo que culminó con la aparición de las redes tranviarias de Montevideo, Salto y Paysandú. Se complementó este acercamiento con la instalación de servicios de telégrafos y teléfonos.⁽⁴⁷⁾

A otros niveles todo este proceso significó la introducción del "confort" propio de la vida urbana europeizada. Entre esas mejoras citamos, la instalación del alumbrado eléctrico —público y privado—, el suministro de agua potable y gas, etc. Por lo general, estos servicios fueron introducidos por capitalistas nacionales (M. Díaz y García, Lezica, Lanús y Fynn, Reus, etc.) pasando luego a manos de compañías, cuyo directorio tenía sede en Londres.⁽⁴⁸⁾

Organizadas todas estas actividades como empresas de inversión, sin embargo también recurrieron al apoyo estatal bajo la forma de privilegios y exenciones.

Modernizada con todos estos servicios, la capital afirmó sus rasgos europeos y ella también tuvo su "belle époque".⁽⁴⁹⁾ Las modalidades ar-

(47) Desde 1868, circularon los primeros tranvías a tracción a sangre en Montevideo; muy poco después aparecieron en Salto y Paysandú. En 1906, luego de un azaroso trámite, comenzó la electrificación del sistema tranviario montevidiano, siendo las principales empresas "La Comercial" y "La Transatlántica". Otra creada en 1884, el "Ferrocarril y Tranvía del Norte" se encargó utilizando ambos medios, del transporte de carne fresca desde los corrales de Santiago Vázquez, inaugurados en 1878, a los mercados de abasto de la ciudad: el de "La Abundancia", remodelado en 1909, el nuevo Central (1869) ambos municipales, y al Mercado del Puerto, privado. En 1866 el cable telegráfico unió a Montevideo con Buenos Aires y hacia 1874 lo hizo con Río Grande, de este modo se conectó con Río de Janeiro y de allí, por vía submarina, con Europa. Así el servicio fue primero internacional que nacional. En 1882, aparece una compañía privada: el "Telégrafo Oriental" y en 1887 comienza a operar el "Telégrafo Nacional" de dependencia estatal, a los que debe agregarse el servicio que poseían las compañías ferroviarias.

En 1882 apareció la "Compañía Telefónica del Río de la Plata" y en 1884 "La Uruguaya" que se fusionaron en 1888, bajo el nombre de la última, al tiempo que se creó la "Cooperativa Telefónica", y luego nuevas empresas se fueron agregando al servicio.

(48) Ya desde 1853, Demetrio y Aquiles Isola, ofrecieron un servicio de alumbrado público a gas que fue muy discutido en su época. En 1865 lo retomaría una de las empresas del Barón de Mauá. Hacia 1886 se funda una empresa de alumbrado eléctrico por iniciativa de Juan Cruz Ocampo, que a poco fracasó debido a un pleito. La "Cía. Uruguaya de Alumbrado a Gas y Luz Eléctrica" operaba dos usinas, una en Arroyo Seco para el servicio del alumbrado público y otra en la calle Yerbol para el servicio de los particulares, que había creado M. Díaz y García. En 1896 el servicio de alumbrado público fue municipalizado por la Junta Económica Administrativa y en 1912 se creó un ente que monopolizó la producción y distribución de energía eléctrica, comenzando por Montevideo, para extenderse luego al Interior donde ya actuaban pequeños empresarios. En otros casos, la aparición de una industria como el Liebig's de Fray Bentos, determinó una precoz instalación de una planta de energía: Desde 1873 la Compañía de Fynn, Lezica y Lanús, dotó a Montevideo con un servicio de agua potable traída por cañerías desde el río Santa Lucía, que en 1879 se transformó en una compañía británica (The Montevideo Water Works Co.) que prestará el servicio hasta fines de la década del 1940. Su acción motiva la creación del pueblo llamado Aguas Corrientes.

(49) Sin embargo, esta vida de tono europeo alcanzó solamente el área que concentraba las funciones urbanas de mayor jerarquía: la ciudad vieja y la entonces llamada "ciudad nueva". Estas, junto a las zonas residenciales de mejor nivel, constituyeron "un islote de buenos servicios en una ciudad extendida, que en su mayor área carece de los servicios urbanos más elementales". (ALTEZOR, 1971:135).

quitectónicas eclécticas que introdujeron en su versión francesa V. Rabú y sus continuadores I. Pedralbez, J. Marquelez y en la italiana Juan A. Capurro y L. Andreoni, (LUCCHINI 1969:41 y ss.), se tradujeron en importantes edificios, aún hoy existentes, como la Iglesia de San Francisco, la casa quinta de Aurelio Berro, la casa de Estevez, la de Santos, la de Buxareo, el Club Uruguay, el Ateneo de Montevideo, la Estación Central del Ferrocarril, entre otras, mientras ignorados constructores fueron los responsables de esas casas habitación estandarizadas, por lo general de una planta, que habían llamado la atención de Clemenceau⁽⁵⁰⁾ y aún hoy caracterizan a viejos barrios de la ciudad.

Las capitales departamentales intentaron seguir a su vez el modelo montevidiano. Pero sólo aquellas que dispusieron de un movimiento comercial relativamente importante pudieron, y a una distancia muy grande, emular el ejemplo capitalino. Las otras, resignadamente, tuvieron que reclamar permanentemente la asistencia estatal o confiar en una eventual y difícil inversión privada para obtener alguna mejora de importancia, que marcara una separación entre el casco urbano y los indigentes aledaños donde el rancho tradicional todavía predominaba.

Si analizamos la red urbana, surgirán los contrastes y las distancias entre sus componentes. Muy diferente era el paisaje urbano que mostraba Montevideo e incluso alguna de las capitales del interior, en comparación con las numerosas e indigentes "islas de urbanización" recientemente surgidas, que puntuaban la pradera. Sin embargo, los contemporáneos cuando recordaban el país que habían conocido de niños no podían dejar de estar orgullosos de los progresos alcanzados, en un lapso relativamente corto, en nombre de la "civilización".

Son ellos, en sus crónicas quienes aseveran un pasar alegre y confiado, al gozar de "una vida a la europea en la plenitud de sus comodidades y del bienestar físico, a la que las invalorable conquistas del ferrocarril, el teléfono, el telégrafo, el gas, el vapor y la electricidad, habían agregado nuevas e imprevistas ventajas. Los grandes hoteles han impuesto la comida francesa. Los banquetes frecuentes se caracterizan por la extensión de sus menús que empiezan a circular con acuarelas de Sanny en las solemnidades oficiales. ¿Qué decir de la música, de los teatros, del arte, de los espectáculos y de las fiestas? (GOMEZ HAEDO, apud Castellanos, 1971: 228). Otros, por el contrario, eran relegados a la vida miserable de las casas colectivas, a las dificultades y las privaciones, al temor de las enfermedades, esto es, a los apremios de una vida diaria sin horizontes que en reiteradas oportunidades comenzó a agitarse, desembocando en conflictos englobados bajo el término de la "cuestión social", tales como la huelga de los tran-

(50) Se refería a los edificios de una planta con balcones en la azotea que le dieron una sensación de ciudad recortada, con esos primeros pisos inconclusos (en DI SEGNI, 1968: 77 y ss.).

Estas casas eran típicas de nuestra naciente clase media, mientras que los sectores de más bajos ingresos se agrupaban en casas colectivas, los conventillos, algunos construídos expresamente, como el de Lafone o los proyectados por la Compañía de Crédito y Obras Públicas. Otros, como resultado de la transformación de algunas partes de la ciudad, como la ciudad vieja, abandonada como zona residencial por las clases altas en zonas "carcomidas" (MUMFORD, 1957), lo que determinó el abandono de sus antiguos residentes.

viarios de 1890 y la de los portuarios de 1896. "El crecimiento vegetativo y migratorio de Montevideo, que entre 1852 y 1884, quintuplicaron la población del Departamento, venían planteando de tiempo atrás el problema habitacional dando origen al lóbrego e insalubre "conventillo" donde vivían hacinadas numerosas familias, entre las que hacían su mayor número de víctimas las epidemias que periódicamente azotaban la ciudad, particularmente en las zonas próximas al puerto. Un informe de 1880 daba la cifra de 469 conventillos con 7053 cuartos, donde vivían 14859 personas así distribuidas: 5756 hombres, 4117 mujeres, 2664 niños y 2.322 niñas; el total representaba a la quinta parte de la población montevideana de ese año" (CASTELLANOS 1971a:30).

La modernización dotó al país de una fisonomía que lo convertiría, tras los ajustes político-sociales que le imprimió el batllismo, en la "Suiza de América". Fue éste "un programa para tiempos de prosperidad" (HALPERIN, 1969:326) que debe ser señalado como mérito indudable de las élites dirigentes.

Este proceso tuvo como escenario principal el ámbito urbano, no alcanzando la misma profundidad en el campo. En último término, la modernización siguió basándose en los recursos aportados por la economía exportadora de productos provenientes de la explotación ganadera y ésta sólo supuso mejoras técnicas de acuerdo a los requerimientos de los mercados compradores. Por consiguiente, la estructura rural mantuvo las tendencias originarias que ya mencionamos como freno para la urbanización, lo que no obstó para que, al mismo tiempo, siguiera proporcionando ingresos que impulsaron un mayor, aunque concentrado, crecimiento urbano. Este no pudo ser más fuerte y equilibrado debido a nuestra escasa población, la cual constituía un mercado muy estrecho, incapaz de motivar un proceso industrializador. Además, y en último término, la vida era relativamente fácil, por los bajos requerimientos de la mayor parte de los estratos de la población, lo que coadyuvaba a que ese crecimiento resultara débil. Los posibles efectos de encadenamiento retrospectivo que podían generar los ingresos producidos por la exportación de bienes primarios tuvieron un alcance muy limitado, y los de carácter prospectivo, chocaron con otra barrera: el bajo número de habitantes.

III. UN CRECIMIENTO DENTRO DE UNA PERMANENCIA.

1. Hacia un continuo Urbano-Rural.

En la etapa de la modernización, nuestro país consolidó una red urbana estructurada. La misma adquirió una forma radial, con centro en Montevideo, tal como ocurrió con la de transportes (vial y ferroviaria) sobre la que se estableció. Las escasas exigencias de la sociedad de base ganadera hicieron que los servicios se concentraran en las ciudades, villas y pueblos. Entre ellos se destacaron; los educativos, determinantes del surgimiento de escuelas, jerarquizadas en rurales y urbanas⁽¹⁾; los sanitarios, radicando al médico y al boticario, primer paso hacia los hospitales del interior que comenzaron a aparecer a finales del siglo; los recreativos, clubes, teatros, etc. y los económicos, atendiendo complementariamente al entorno rural como centros de comercialización y abastecimiento.

La jerarquía de la red partió de Montevideo, que extendió su proceso de metropolización natural,⁽²⁾ al concentrar las funciones más importantes y diversificadas. Residían en él los centros de poder nacional, el complejo de actividades orientadas a la comercialización exterior —con su puerto, barracas acopiadoras, almacenes mayoristas, despachantes de aduana y bancos—, los más especializados comercios minoristas y los centros educacionales de mejor nivel. También la casi totalidad de los establecimientos industriales del país, los servicios sanitarios de mejor calidad y las actividades culturales y de esparcimiento de tono europeo, de acuerdo a las normas de una sociedad que, pese a que sus estratos altos consumían a la francesa, producía a la criolla, como acertadamente afirmó uno de los lúcidos impulsores de los procesos de modernización: José Pedro Varela, conocido por implantar la escuela primaria laica y gratuita.

Su crecimiento tentacular a lo largo de los caminos que salían de la península, donde se realizó el asentamiento inicial, ya insinuado a fin de siglo, hizo depender a los "barrios-pueblos" cercanos de Colón, Sayago, Unión, Maroñas, Cerro, de su centro, integrándolos con una única red de transportes colectivos urbanos, que al acortar las distancias fue reduciendo progresivamente los terrenos baldíos que los separaban, tendiendo a la conurbación montevideana. Esta fue ya visible hacia 1930, cuando tal proceso

(1) En 1908 había 1.174 escuelas: 532 urbanas (264 públicas) y 642 rurales (534 públicas), según se indica en el Anuario Estadístico de 1908/9. Las escuelas rurales tenían programas diferenciados de estudio.

(2) M. Schteingart y H. Torres, consideran que Montevideo no era una metrópoli pero "atendiendo a los caracteres generales de su proceso de urbanización", debería incluirse entre las ciudades que pasan entre 1850 y 1930 por el primer período de metropolización. (1973:727).

natural comenzó a llamar la atención de los especialistas que propusieron los primeros planes de regularización.⁽³⁾

Le seguían en importancia las capitales departamentales que, ejerciendo la delegación ejecutiva de las directivas de la Administración Central, sirvieron como transmisoras de las pautas capitalinas. La razón de su posición predominante fue fundamentalmente política y, en todos los casos, se trató de la población más antigua creada en el Departamento.⁽⁴⁾ El grado de concentración de servicios fue mucho menor que el montevideano, pero a la escala departamental puede considerarse casi tan alto o más que el capitalino respecto del país.⁽⁵⁾ Desde el punto de vista económico, pocas fueron las posibilidades que tuvieron de convertirse en polos de crecimiento ya que la base ganadera implicó pocas necesidades de mano de obra y servicios; tan sólo el sector terciario demandó o simplemente creó empleos, sobre todo el Estado. Por otro lado, la carencia de un mercado local de cierta importancia hizo muy difícil la viabilidad de un progreso industrial sostenido.

Las ciudades que seguían en jerarquía a las capitales departamentales fueron pocas y la mayoría tenía su localización geográfica en los departamentos del Sur, en Canelones y Colonia. La existencia y posibilidades de desarrollo de las que estaban ubicadas fuera de esta zona fueron relativas y se relacionaron con el hecho de constituir la cabeza de un área local muy extensa, ser un nudo de comunicaciones o tener una función comercial importante.⁽⁶⁾

Hacia abajo, un conglomerado de villas y pueblos, gran parte de ellos muy nuevos surgidos a los lados de la vía del ferrocarril, concentraban escasos servicios. La propia estación fue a su vez, telegráfica y de correos. Un destacamento de policía, en el caso de las villas un Juzgado de Paz, "boliches", canchas de bochas, la capilla y, sobre todo, alguna escuela, se alzaron junto a las modestas casas y ranchos del apacible núcleo cuya rutina fue marcada por el paso del tren, la fiesta pueblerina del fin de semana, o el eco lejano de algún acontecimiento montevideano.

Pero allí no tenía sus límites la estructura, pues como ya vimos, también se debía integrar a los rancheríos o "pueblos de ratas" que constituyeron el último punto de enlace hacia una ya muy escasa población rural dispersa.⁽⁷⁾ Esta era parte de una campaña casi despoblada que tuvo como centro de referencia al más cercano pueblo, o a veces al rancherío.

Aunque casi no existen estudios retrospectivos de migraciones internas, (CAMPIGLIA, 1968) es evidente que los procesos de modernización de la empresa ganadera expulsaron un contingente humano que emprendió el

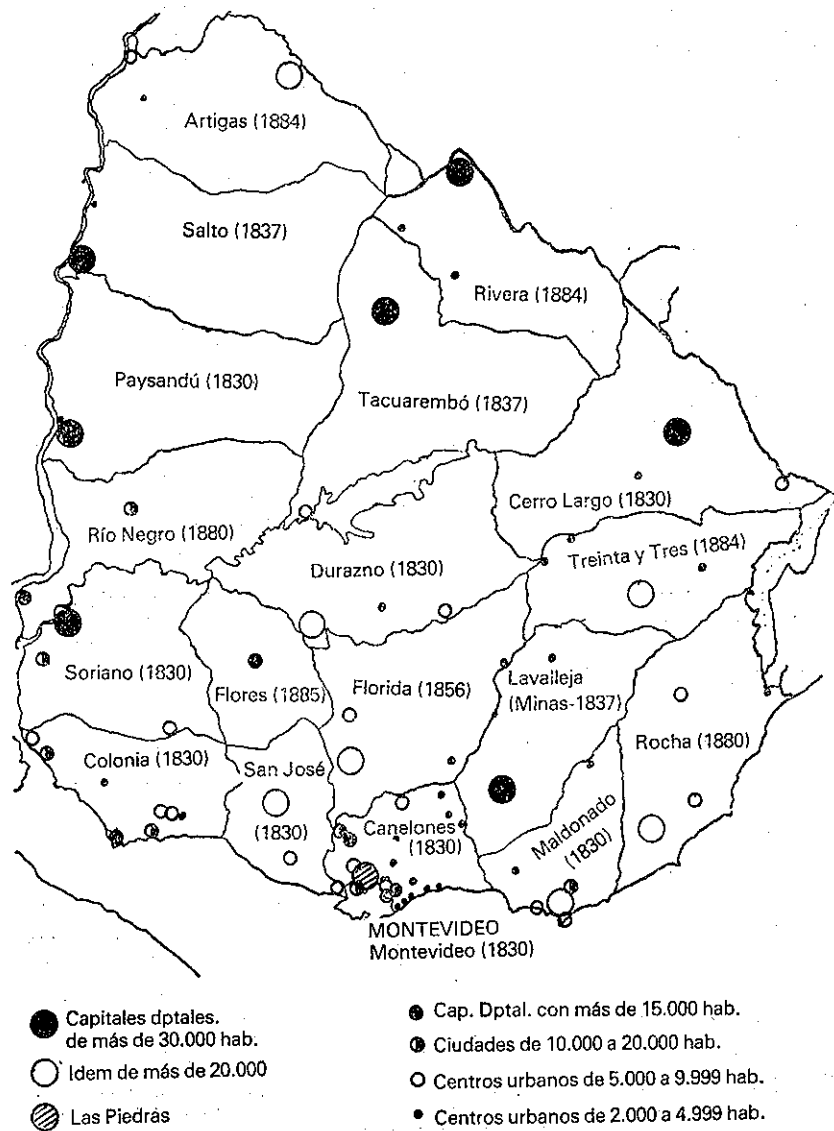
(3) Plan regulador proyectado por Mauricio Cravotto, Octavio de los Campos, Milton Puente, Hipólito Tourmier, Américo Ricaldoni y Santiago Michelini. (1930).

(4) Salvo el ya citado caso del Departamento de Soriano, donde Villa Soriano no es la capital, sino Mercedes, también fundado en la época colonial.

(5) Los departamentos de Canelones, Colonia y Maldonado, son las únicas excepciones a este esquema, resultado del proceso inicial de estructuración urbana a la que se agrega en los dos primeros el desarrollo de la agricultura que llevó a una diversificación más acentuada de los servicios.

(6) Se pueden citar por ejemplo a Villa Artigas (hoy Río Branco) y Bella Unión, ciudades de frontera en las que además del comercio legal, el contrabando era activo, y Paso de los Toros que era un centro de comunicaciones de paso obligado.

MAPA X. URUGUAY. CENTROS URBANOS 1975



largo camino hacia la ciudad y cuyo primer paso debió ser el rancherío. La conexión de los centros urbanos por medio del ferrocarril y la debilidad de la población rural dispersa, hizo que comenzara el proceso de aparición de una sociedad donde las pautas urbícolas empezaron a esfumarse en todo el territorio y al que, la carretera, y mucho más recientemente el transistor, parecen llevar a su culminación.

La estructuración de la red urbana en nuestro caso, marcó al contrario de lo que se ha generalizado para América Latina, "una suave línea de transmisión directa" de lo más urbanizado a lo menos urbanizado que se constituyó en un continuum urbano-rural, "típico de los grandes países industrializados de nuestro tiempo".⁽⁸⁾ Esta organización espacial atípica nos induce a pensar en una posible vía excepcional, producto del crecimiento dentro de una permanencia; el proceso de urbanización (que llega incluso a la sobreurbanización actual) está determinado por una estructura basada en la exportación de productos primarios. Merced a este condicionamiento el país pudo tener un perfil urbano "avanzado", sin necesidad de requerir al mismo tiempo una modificación sustancial de las estructuras originarias.

Esta hipótesis que establece que nuestra red urbana se estructuró en un continuo urbano-rural como resultado de un crecimiento dentro de una permanencia debe ser necesariamente considerada a través de un adecuado análisis empírico, a efectos de que signifique una profundización en el estudio y una aproximación explicativa realmente válida.

De esta forma, es indispensable atender, en primer término, a la evolución de la población urbana y la población rural en el período, para luego examinar la situación de primacía de Montevideo a nivel nacional y la de las capitales del interior a nivel departamental, la jerarquía alcanzada por los diferentes centros urbanos según los censos realizados, para concluir con el estudio comparativo de la población urbana distribuida por departamentos, según los censos de 1860, 1908 y 1975.

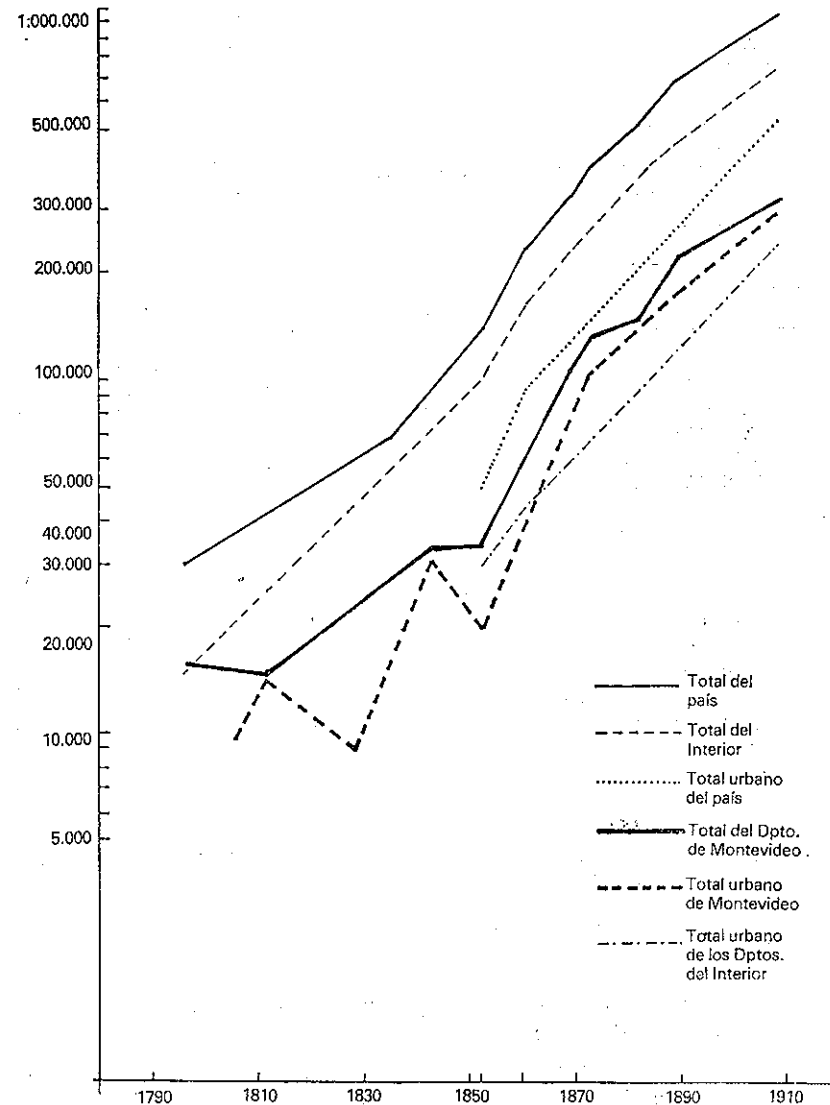
2. Población Urbana y Población Rural.

El cuadro XV y gráfico Nº 2, muestran la evolución de la población urbana y rural del Uruguay de acuerdo a los escasos y dudosos datos disponibles.

(7) El censo de 1908 registraba 41.637 personas dedicadas permanentemente a la ganadería, actividad económica principal que ocupaba un área de 171.770 Kms.2 en una superficie de 177.508,3 Km.2 o sea 1 habitante cada 4,13 Km.2.

(8) El "Report on Social Development" presentado a la Décima Sesión de la Comisión Económica para América Latina en Mar del Plata, Argentina, en mayo de 1963, señala que "Un proceso de urbanización rápida debería implicar la presencia de condiciones similares a las que se dan en cualquier otra parte. En otras palabras, tendría que haber ese continuum entre los sectores urbanos y rurales que es típico de los grandes países industriales de nuestro tiempo. En América Latina, sin embargo, ese continuum no existe, sino por el contrario una completa ruptura. No hay una suave línea de transmisión directa donde las distancias sean naturalmente un puente—, sino una escarpada serie de cambios abruptos, saltos y hiatos. ¿No habrá una falla en la teoría prevaleciente con respecto al proceso de urbanización? ¿Cómo es posible explicarse la constante expansión de las ciudades más grandes, junto con una productividad agraria estacionaria? (HIGGINS apud. en Beyer, 1970:158).

GRAFICO 2. URUGUAY 1796-1908. CRECIMIENTO DE LA POBLACION.



(Escala logarítmica.)

CUADRO XV: EVOLUCION HISTORICA DE LA POBLACION URBANA Y RURAL

Año	1726(a)	1780(b)	1796(c)	1805(d)	1818(e)
Total del País			29.935		
Total Urbano					
Total Dpto. Montevideo			15.245	14.805	
Total Urbano Dpto. Mdeo.	130/5	1.900		9.359	4.000
Total del Interior			14.690		
Total Urbano del Interior					

	1835(f)	1843(g)	1852(h)	1860(i)	1869(j)
Total del País	128.371		131.959	224.430	329.334
Total Urbano			49.094	91.940	
Total Dpto. Montevideo	23.404		33.994	57.913	100.369
Total Urbano Dpto. Mdeo.		31.189	20.489	49.543	
Total del Interior	104.967		97.965	166.517	228.965
Total Urbano del Interior			28.605	42.397	

	1873(j)	1882(j)	1884(k)	1889(l)	1908(m)
Total del País	388.057	505.581	552.460	669.843	1.042.686
Total Urbano					477.720
Total Dpto. Montevideo	127.496	140.458	164.028	215.061	309.231
Total Urbano Dpto. Mdeo.	105.296			180.740	247.858
Total del Interior	260.556	365.123	388.432	454.782	733.455
Total Urbano del Interior					229.862

Fuente: a) Apolant, 1966 Incluye todos los vecinos de la jurisdicción de Montevideo.

- b) Idem. Excluye esclavos y personal militar.
- c) Azara, 1943.
- d) Arredondo, 1928, que transcribe el Padrón levantado por Nicolás de Vedia.
- e) Uruguay, DGE y C., 1905. Estimación de Vaillant de dudoso valor; de acuerdo a Padrones parciales levantados al comienzo del período Cisplatino la población no sería menor a los 9.000 habitantes.

- f) De acuerdo a los resultados de los padrones de 1835.
- g) Arredondo 1928, que transcribe el padrón de Andrés Lamas al comenzar el Sitio Grande.
- h) Castellanos, Florentino. I Censo General de 1852.
- i) Uruguay D.G.E. y C. 1860 II Censo General de 1860.
- j) Estimación de J. Rial (manuscrito inédito).
- k) Uruguay. D.G.E. y C. Anuario Estadístico 1905, para Montevideo y estimación de J. Rial.
- l) Montevideo, J.E.A., 1892 y estimación de J. Rial.
- m) Uruguay D.G.E. y C. 1908. III Censo General de 1908 y población urbana estimada por Jaime Klaczko (ms. inédito). Si se incluyen los suburbios de Montevideo la población urbana del Dpto. es de 291.465, siendo en tal caso la población urbana total: 521.327.

A su vez el cuadro XVI indica en números índices el crecimiento registrado entre 1852 y 1908 de acuerdo a los resultados de los tres únicos censos generales realizados en el período:

CUADRO XVI. CRECIMIENTO DE LA POBLACION TOTAL Y URBANA ENTRE 1852 Y 1908

	Base 100	1860		1908	
		Crecimiento		Crecimiento	
		Total	Urbano	Total	Urbano
Todo el País	1852	170	187	790	911
	1860	100	100	464	487
Montevideo	1852	170	241	909	1209
	1860	100	100	533	500
Interior	1852	170	148	748	803
	1860	100	100	440	542

Del conjunto de datos se desprende que el crecimiento ha sido por lo general mayor en el caso de Montevideo, si exceptuamos los difíciles años de la década de 1810 y más adelante los transcurridos durante la Guerra Grande. Sin embargo, a fines del siglo XIX el Interior muestra mayor empuje especialmente en el crecimiento urbano. La falta de series de datos numéricos completos y confiables hace que estas afirmaciones tengan sólo un valor relativo sujeto a revisión. De todos modos, creemos que algunas de las tendencias generales son indudables: la población urbana siempre constituyó un elevado porcentaje respecto al total. En 1852 apenas terminado el largo conflicto rioplatense un 37,20 % de la población puede considerarse urbana, en 1860 llega al 40,96 % y nuestra estimación de po-

blación residente en centros poblados hacia 1908 es del 45,81 % sobre el total. Midiendo el aumento en términos de tasa de crecimiento, las cifras disponibles indican un mayor incremento de la población urbana, respecto a la total, especialmente notoria en los departamentos del interior. Si tomamos como definición de población urbana aquella que vivían en centros de más de 2.000 personas, lo que restringe el universo en cuestión, pero al mismo tiempo resalta a los de mayor importancia, vemos que la población total creció entre 1860 y 1908 a una tasa del 3,2 % anual, mientras la urbana lo hizo al 3,9 %. En el interior las diferencias fueron aún más amplias, en esos 48 años los habitantes urbanos se incrementó a un ritmo del 4,6 % anual, en tanto la población total sólo alcanzó el 3,1 %. En Montevideo no hubo prácticamente diferencias, 3,5 % y 3,4 % fueron las tasas de crecimiento. Esto es lógico dado que gran parte de los residentes del departamento siempre tuvieron carácter urbano. Se procesó por consiguiente un crecimiento urbano, es decir un aumento en cifras absolutas de la población urbana, al mismo tiempo que, un crecimiento de la urbanización, o sea el incremento de la población urbana respecto a la rural, fenómeno debido, en principio, al desarrollo de Montevideo, pero que ya en el siglo XX comienza a tener alcance nacional.

3. Jerarquías y Primacías en nuestra red urbana.

La jerarquía urbana, nombre que se da a la distribución de la población según el volumen de cada uno de sus centros de aglomeración, fue —y es— de tipo preeminente. La primera ciudad en la escala tiene una población que es varias veces superior a la que le sigue en tamaño. Esta situación de primacía de Montevideo no es la única del país. Se reitera a nivel departamental. Las capitales del interior concentran en casi todos los casos a la mayoría de la población de esa circunscripción administrativa. En el período que estudiamos, en más de un caso, la capital departamental fue el único, o casi único centro poblado existente en el área.⁽⁹⁾

(9) Para 1908 hemos calculado algunos de estos índices de primacía:

Departamento	Índice de Primacía Capital Deptal. sobre segunda ciudad	Índice de Primacía Capital Deptal. sobre los centros de más de 2000 habitantes	
		Índice	Nº Centros
CANELONES	1.06	0.41	3
ARTIGAS	3.41	TOTAL	—
COLONIA	0.81	0.44	2
DURAZNO	3.10	3.10	1
SALTO	15.81	TOTAL	—
FLORES	TOTAL	TOTAL	—

Como se puede observar, en Canelones y Colonia no existe primacía. Salto, Artigas, Durazno y Flores, por el contrario muestran la situación normal de los restantes departamentos.

CUADRO XVII: INDICES DE PRIMACIA DE MONTEVIDEO

AÑO	1852	1860	1908
Sobre los 4 centros urbanos más poblados	2.82	3.84	5.12
Sobre las capitales departamentales:			
Coefficiente dominación	1.20 (a)	1.78 (b)	1.74 (c)
Sobre 25 centros poblados	0.71 (d)	1.21	1.52
Sobre 30 centros poblados	No registrado	1.17 (e)	1.41
Sobre núcleos de más de 2000 hab. (29 centros)	No registrado	No registrado	1.43
Sobre núcleos de más de 5000 hab. (14 centros)	No había sal- vo Montevideo	No había sal- vo Montevideo	2.01
Sobre núcleos de más de 10000 hab. (5 centros)	No había sal- vo Montevideo	No había sal- vo Montevideo	4.18

Fórmula: Primacía = $\frac{\text{Población de Montevideo}}{\sum \text{en Población que le siguen en número de habitantes.}}$

Niveles de Significación: de la primacía sobre 4 centros.

+ de 3 = Alto
2.99 a 1.50 = Media
— de 1.49 = Baja

- Notas: (a) Total de Capitales existentes: 12.
(b) Eran 13 las Capitales de departamento.
(c) Alcanzaba a 19 como hoy el número de estos centros.
(d) Total de núcleos urbanos registrados en 1852.
(e) Idem en 1860.

CUADRO XVIII — INDICE DE CONCENTRACION DE LA POBLACION URBANA DE MONTEVIDEO

	1852	1860	1908
	0.75	1.16	2.24

$$\text{Fórmula} = \frac{\text{Población de Montevideo}}{\text{Total de la Población Urbana del país-población de Montevideo}}$$

Niveles de Significación:

+ de 1	=	Alta
0.99 a 0.50	+ Media	
-- de 0.40	=	Baja

CUADRO XIX — INDICE DE CONCENTRACION DE LA POBLACION DE CENTROS URBANOS DEL INTERIOR SOBRE EL TOTAL DE HABITANTES

	1852	1860	1908
Que vive en poblaciones de más de:			
1.000 hab.	0.75	0.73	0.61
5.000 hab.	No existían	No existían	0.38

$$\text{Fórmula Y} = \frac{\sum \text{Población de centros de 1.000 hab. (o 5.000 habitantes)}}{\text{Total Población urbana del país} - \sum \text{Población de centros de 1.000 hab. (o 5.000)}}$$

El cuadro XVII indica varios índices de primacía que calculamos para Montevideo entre 1852 y 1908 y el cuadro XVIII señala un índice de concentración de población en el principal centro urbano del Uruguay.

Es evidente que la primacía de Montevideo fue (y es) muy elevada, situación que siempre tuvo a lo largo de la historia. Tal como lo indican las cifras de los diversos censos realizados y cualquiera sea el número de centros que tomemos en cuenta, el predominio de la capital es una constante estructural.

El coeficiente de dominación, concepto que aplicamos al relacionar la población de Montevideo con el total de los habitantes de las capitales departamentales, que se consideran como aglomeraciones de rango inmediato inferior, dado su función de servir de delegacias del poder central, sigue la misma tendencia señalando la fuerte hegemonía del núcleo principal.

Considerando un índice de concentración, Montevideo también registra cifras elevadas, confirmando ello su situación de privilegio.

En cambio, si sumamos la población que vivía en los centros urbanos del interior y la dividimos por el total de habitantes de los centros poblados del país, menos el que ellas tenían (Cuadro XIX), los índices obtenidos son de tipo medio, considerando poblaciones de más de 1.000 habitantes, y bajos, si tomamos en cuenta los que agrupaban más de 5.000 personas.

Por último, si tratáramos de calcular el coeficiente de regresividad, por ejemplo el de las ciudades de rango medio, veríamos que el peso de estas no es relativamente importante.⁽¹⁰⁾

La interpretación de estas cifras no surge directamente de ellas, pues al ser todas altas tienden a correlacionarse positivamente todas ellas. Alta es la primacía de Montevideo, alto el porcentaje de habitantes de las capitales departamentales sobre el total de los que viven en el mismo, alto el coeficiente de concentración de la población capitalina. Las regularidades estadísticas marcan esta tendencia, pero explicarlas exige un esfuerzo teórico y aún más, una confrontación con el proceso histórico.

Morse (1971:56 y ss.) resumió algunas de las posiciones teóricas respecto a las causas de la primacía. Los autores que cita no coinciden en

(10) Véase en los cuadros XXII y XXIII la clasificación por rangos de los centros urbanos existentes en 1908 y 1975.

Según nuestras estimaciones a partir de las cifras del censo de 1908, la suma de habitantes que vivían en centros de menos de 500 habitantes, o sea el rango más bajo que hemos señalado, alcanzaba a 13.447 habitantes (Centros V); los núcleos que estaban en el medio de la escala, de 2.000 a 10.000 habitantes, totalizan una población de 114.314 personas (Centros III).

El coeficiente de regresividad que mide la relación de los centros más bajos de la jerarquía urbana con los medios es de 0,117. Si excluimos las capitales departamentales el índice sería de 0,43, señalando, entonces, un peso poco importante para estas aglomeraciones medias.

Con un criterio similar, en 1975, la suma de los habitantes que vivían en centros de menos de 2.000 habitantes sobre la de aquellas que lo hacían en los que tenían más de 10.000 (y no eran capitales departamentales) esto es la relación entre agrupaciones de rango V y la de rango III, nos daría un coeficiente de 0.55. En el curso del siglo se produjo una pérdida de población de los centros medios en favor de las capitales departamentales que fueron y son los verdaderos núcleos intermedios del país.

sus apreciaciones, salvo en señalar que el proceso se da en países que tienen poca superficie. Mientras algunos lo correlacionan con el desarrollo urbano, otros lo hacen con el económico, incluyendo apreciaciones en términos de subdesarrollo. Creemos que la que más se ajustaría a nuestro caso es la expresada por Surinderk Metha (Apud. Morse 1971) y la expuesta en otro trabajo, por Mc Greevey (1973). La primacía de Montevideo, se asociaría a la pequeña superficie del país, al escaso número de habitantes, a la economía de productos básicos extraídos de la ganadería orientada a la exportación y a una participación en el comercio internacional que le permitió importantes ingresos. Aunque Metha marca una correlación débil para los dos últimos fenómenos y Mc Greevey funda, justamente, en ellos la causa de la primacía, en nuestro caso creemos que el predominio capitalino debe mucho a la calidad de puerto de salida del comercio de casi todos los productos exportables del país (y en ciertas coyunturas inclusive de los que provienen de áreas vecinas) y de introductor monopolista, al tiempo que máximo consumidor de los artículos importados provenientes de Europa.

Este predominio ha sido fuertemente criticado, salvo escasas excepciones (VICARIO, 1968), a niveles académicos. En sí misma, la primacía no indica más que una situación de dominio, que puede ser eficaz o ineficaz, deseable o indeseable, ya que en último término lo que importa son los factores que la sustentan.

En nuestro caso, como en el de todos aquellos países "nuevos" la primacía fue establecida muy tempranamente. Portugal al fundar Colonia del Sacramento como centro privilegiado señaló ese papel a dicha aglomeración, y como tal, coexistió entre 1726 y 1762 con el que creó España; Montevideo. Esta ciudad fue la triunfadora y de ahí en adelante ya nadie disputó sus privilegios. No tuvo que realizar un esfuerzo para alcanzar una capitalidad plena, pues siempre la poseyó, aún en los momentos en que no estuvo definido el alcance que tendría su autoridad en el ámbito espacial.

Este primer centro al expandirse dio origen a otros de menor entidad que, junto con los que fueron apareciendo espontáneamente o se crearon por razones políticas fuera de su jurisdicción, conformaron un esquema de centros urbanos primarios que ordenaron el espacio, para finalmente llegar a constituir una red urbana, donde estos núcleos se distribuyen, con cierta regularidad por el territorio nacional. O sea, coexistía la situación de primazgo de Montevideo con una distribución cercana al tipo log-normal⁽¹¹⁾ de aquellos que le siguen en jerarquía, ubicados en el interior.

Uruguay, un país pequeño, con pocos habitantes necesitó un centro urbano de nivel "universal" para relacionarse con el mundo y para, a través de él, hacer que las pautas de vida nortatlánticas se expandieran gradualmente por su territorio. "En realidad, varios de los países más pequeños de América Latina tienen solamente una verdadera ciudad. No sólo demográficamente, sino también económica, política y culturalmente, la principal ciudad de un país con alto grado de primacía revela un típico alto

grado de centralización. Aunque desde hace mucho tiempo el grado de primacía ha sido reconocido, sus causas como sus consecuencias han sido por regla general mal comprendidas. En particular, las críticas (tales como que la ciudad de primacía es "parasitaria") han estado fundamentadas más a menudo en razones emocionales que en hechos de peso... Debe recordarse que América Latina se caracteriza por un número sustancial de países relativamente pequeños tanto en área como en población... En tales circunstancias, una gran ciudad puede ser más efectiva que varias de dimensión media. Espacial y organizativamente, la ciudad de primacía es la metrópoli y el resto del país es, en efecto, su región metropolitana. Los escasos recursos de estos países pueden ser más efectivamente movilizados dentro de los límites de uno solo que dentro de los límites de varios centros urbanos. Aunque no fuera por otras razones que por las exigencias del buen funcionamiento dentro de la comunidad mundial de naciones, cada país debe tener algún centro urbano de tamaño y diversificación suficiente para que se ejerzan en él las múltiples actividades representativas del Estado moderno. Quiero decir que cada país necesita una ciudad que sea moderna en sentido universal, con el fin de acomodar la tecnología y las innovaciones que de manera característica se introducen en un país a través de la ciudad de primacía" (BROWNING, 1970:100).

La larga cita, aunque refiera a una situación contemporánea, creemos se ajusta al Uruguay de principios de siglo con su precoz urbanización y una ciudad principal: Montevideo.

En el principio, fue el embarcadero, pero luego se crearon los almacenes, las casas mayoristas representantes de los comercios gaditanos, los depósitos copiadores, los saladeros, los muelles de los navieros. Después aparecieron la Bolsa, los bancos, las primeras industrias, el puerto moderno. A niveles político-militares el proceso del crecimiento, fue desde el pequeño destacamento militar y administrativo colonial a la residencia de los poderes institucionales de un estado independiente. En ella, aparecieron los primeros centros de enseñanza, la Universidad, los teatros, los hoteles, los servicios de salud, etc. Los pocos recursos humanos principalmente, y aún materiales del país, provocaban necesariamente su concentración en un solo centro, en aquel que las circunstancias históricas señalaban como privilegiado.

Otros indicios, en cambio, pueden mostrar, si esta primacía era eficaz o no.

Salvo excepciones —el ya citado caso del traslado de la capital a Durazno— nadie deseó terminar con la primacía de Montevideo, a lo sumo se intentó atenuar su predominio. Su imposición se aceptó como un hecho inevitable. Las praderas donde pacía el ganado, constituían una región homogénea, una "gran estancia" diríamos en forma evidentemente exagerada, que tuvo por "casco" a su centro inicial: la metrópoli montevideana.

Con ella estaban a cubierto, la mayoría de las necesidades de circulación y comercio de una economía, primitiva por su carácter carencial y moderna, a la vez, por sus conexiones internacionales. Razones políticas y sociales hicieron surgir a los centros de menor jerarquía. La capital cumplió entonces un papel positivo como ordenador y cabeza dirigente del sistema económico nacional, que no podía (casi diríamos no puede) de-

(11) La distribución tamaño-rango o log-normal se da cuando la ciudad mayor es el doble de la que le sigue, triple de la tercera, cuádruple de la cuarta y así sucesivamente.

sempeñar ninguno de los otros centros de la República, aunque, en último término, sólo una decisión política, asociada a su papel de puerto exportador y su condición de constituir en la práctica el centro más antiguo del país, es la responsable de esta situación de predominio.

Más de una vez se ha acusado a la metrópoli montevideana de parasitaria, de succionar la mayoría de los recursos económicos y humanos del país (MARTÍNEZ LAMAS, 1930, *passim*). Evidentemente hubo una mayor absorción de ahorros nacionales por parte de Montevideo respecto al resto del país. Pero, ¿había mejores posibilidades de inversión?

Hipertrofiada en su extensión, con una estructura ocupacional fuertemente terciarizada, Montevideo ha tenido éxito en su desarrollo gracias a los efectos de encadenamiento favorables provenientes de las exportaciones de productos ganaderos, pero las depresiones de este comercio provocaron estancamientos, ya que las alternativas para eludirlos no fueron siempre eficaces.

Esta sobreurbanización es un efecto, no una causa, aunque pueda provocar eslabonamientos desfavorables dada la dimensión relativa del fenómeno montevideano en el país. Las élites dirigentes lo orientaron hacia un estilo de desarrollo basado en la exportación de productos primarios, considerándolo el más adecuado a nuestras posibilidades y durante mucho tiempo pareció exitoso, pero las escalas universales de desarrollo vigentes hoy, marcan una sensible desventaja de nuestro modelo frente a los que optaron por la industrialización.

Algunas de las capitales departamentales, como Salto o Paysandú, han reproducido en un grado muy reducido el esquema de primacía montevideana, con sus efectos positivos y negativos, a la vez, y constituyen los centros que siguen en importancia a la capital nacional. Precisamente, en los casos en que esta situación no se da, Canelones y Colonia, la distribución urbana en 1975 adopta otra configuración, de tipo intermedia en el primero y casi log-normal en la segunda, productos de una temprana diferenciación económica: una zona donde la agricultura tiene un peso importante y es realizada en predios relativamente pequeños y no en alta escala. Un resultado muy distinto de la agricultura practicada en campos extensos, trabajados con medios mecánicos, como podría ser la desarrollada contemporáneamente en torno a Young.

Por consiguiente, la estructura de tenencia de la tierra sería otro de los factores coadyuvantes de la configuración espacial que tiene Uruguay. Esta es resultado de un proceso histórico de ocupación del suelo, que inicialmente tendió a la forma latifundiaría, salvo excepciones, como ocurrió en la zona costera de Colonia, el cercano entorno montevideano y Canelones.

Sólo recientemente comenzó a practicarse el cultivo de cereales, oleaginosas, remolacha y caña de azúcar, en escala industrial, en propiedades que hasta entonces se dedicaban exclusivamente a la ganadería.

La primera forma, tiende a una mayor radicación humana, mayor subdivisión de la tierra, aunque su rentabilidad no sea probablemente muy alta y los ahorros que genera no promuevan un desarrollo urbano demasiado importante. En cambio, la segunda forma, de mejor nivel tecnológico, genera ingresos importantes y puede provocar crecimientos como el ya señalado de Young o el de Bella Unión actual.

4. Los números censales, una aproximación interpretativa.

Hasta ahora hemos consignado una situación de crecimiento que, aunque discontinuo, siempre se ha mantenido. A partir del análisis de los censos realizados en 1852, 1860, 1908 y 1975 se han elaborado los cuadros XX al XXIII que resumen la jerarquía y antigüedad de los centros poblados y nos permiten comprobar el marco de estabilidad en que se procesó el crecimiento urbano y cómo este aumento tendió a darse en los centros más antiguos.

En 1852 la mayoría de las agrupaciones existentes habían sido fundadas en la época colonial y estaban situadas en su casi totalidad en el sur del país. Alrededor del 50 % eran núcleos cuya creación y funcionalidad se asociaba a la actividad político-administrativa. Los más antiguos, en su conjunto, eran los más importantes. Sólo la villa de Soriano tenía menos de 1.000 habitantes, indicando su temprana declinación, que comenzara ya con la fundación de Mercedes (Cuadro XX).

En 1860 (Cuadro XXI), el censo de ese año registró cinco nuevas fundaciones, cuatro al norte del río Negro, indicando la voluntad del poder político de hacerse presente en esas zonas. Por lo demás, la jerarquía urbana no presentaba muchos cambios respecto a 1852. Sin embargo, podría señalarse un nivel algo mayor de complejidad. En 1852 distinguimos sólo tres tipos de agrupaciones urbanas: I) La capital nacional, II) las cabezas departamentales y III) los demás centros. Ocho años después, el desarrollo de dos de las capitales departamentales las destacaba sobre las demás, por lo que resulta útil separar a Salto y Paysandú, de las restantes cabezas de departamento. Estos dos núcleos agregaron a su carácter de centros políticos y de sociabilidad para el entorno rural, la condición de plazas comerciales de intermediación, como puntos de escala en el comercio de tránsito.

Cuarenta y ocho años más tarde, en 1908, se realizó el tercer censo nacional de población. El número de centros urbanos, para esa fecha, se había multiplicado notablemente (Cuadro XXII). Había 83 más que en 1860, la mayoría creados luego de 1869. Mientras que en 1852 y 1860 predominaban los establecidos en la época colonial, en 1908 eran mayoría los erigidos muy recientemente. Pero la jerarquía no registraba cambios sustanciales. Las ciudades más antiguas seguían concentrando el mayor número de habitantes.

Clasificamos en este caso, las aglomeraciones en cinco categorías en virtud de la complejidad que poseen. En el Cuadro XXII señalamos que los centros de mayor nivel (I a III) eran 29 en total, englobando a todos los que tenían más de 2.000 habitantes. El 58,62 % de ellos fueron creados en la época colonial, el 31,03 % entre 1811 y 1868 y sólo tres eran de reciente data. Todos aquellos pueblos, caseríos o rancheríos de menos de 500 habitantes surgieron en el último lapso considerado y constituían más de la mitad de los fundados en el mismo.

Finalmente, presentamos un cuadro con los últimos datos disponibles, basados en el Censo de 1975 (Cuadro XXIII), para corroborar el mantenimiento de las pautas de urbanización. Un fuerte empuje fundacional

R A N G O

Período	I. Capital nacional y II. Cap. departamentales			III. Otros centros			Total en el período		
	Total	% período	% rango	Total	% período	% rango	Total	% período	% rango
Colonial	8	66.67	44.44	10	76.92	55.56	18	72.00	100%
1811-1852	4	33.33	57.15	3	23.08	42.85	7	28.00	100%
Total existente en el rango ..	12	100%	48.00	13	100%	52.00	25	100%	100%

I. Capital Nacional. Distinguida siempre del resto de los núcleos urbanos por su papel hegemónico en lo económico, político y social.

II. Capitales Departamentales: Pequeños pueblos cabezas políticas de los departamentos. Debían su mayor importancia a ese papel político. Comprende a Canelones, Maldonado, Colonia, San José, Melo, Minas y Mercedes, creados en la época colonial y Salto, Paysandú, Durazno y Tacuarembó entre 1811 y 1852.

III. Los restantes centros. La mayoría situados en cercanías de Montevideo y todos al sur del Río Negro. Sólo tres habían sido creados después de 1811: Carmelo, Nueva Palmira y Arredondo o Villa Artigas (actual Río Branco). En la época colonial, Florida, Trinidad, Santa Lucía, Pando y Las Piedras en las cercanías de la capital, al este San Carlos y Rocha y al oeste Rosario, Dolores y Villa de Soriano.

FUENTE: Elaboración de los autores en base a los resultados del Censo de 1852. Publicado en Uruguay: Anuario Estadístico 1902-1903 o conjuntamente a la Memoria del Ministro de Gobierno de la época: Florentino Castellanos. Esta aparece en los siguientes números de "El Comercio del Plata" N° 2060, 2073, 2076, 2083, 2087, 2101, 2107 y 2150 de los años 1852 y 1853.

CUADRO XXI: NUCLEOS URBANOS QUE REGISTRA EL CENSO DE 1860 ORDENADOS POR SU ANTIGÜEDAD Y NUMERO DE HABITANTES

Período	RANGO										Total por Período de creación		
	I/II			III			IV			Total	% P.*	% R.**	
	Total	% P.*	% R.**	Total	% P.*	% R.**	Total	% P.*	% R.**				
Colonial	1	33.34	5.56	8	80.00	44.44	9	52.94	50.00	18	60.00	100%	
1811-1852	2	66.66	28.57	2	20.00	28.57	3	17.65	42.86	7	23.33	100%	
1852-1860	0	0	0	0	0	0	5	29.41	100%	5	16.67	100%	
Total por jerarquía	3	100%	10.00	10	100%	33.33	17	100%	56.67	30	100%	100%	

- I) Capital nacional: Montevideo, que se distinguía notoriamente del resto de los centros por el número de sus habitantes, por concentrar las principales casas comerciales exportadoras e importadoras y por incipientes mejoras que trataban de convertirla en una ciudad de tipo nordatlántico.
- II) Salto y Paysandú: Puertos de intermediación en el comercio de tránsito que abastecía Río Grande do Sul y Corrientes. Esta actividad permitió un mayor crecimiento a estos dos núcleos respecto a las demás cabezas de departamento del interior.
- III) Restantes capitales departamentales. Había ocho creadas en la época colonial (Canelones, Maldonado, Florida, Colonia, Mercedes, Minas, Melo y San José) y dos en el período 1811-52: Durazno y Tacuarembó. Eran apenas villas que servían a un entorno rural, distinguiéndose de los restantes centros por ser sedes de control político a nivel local, como delegacias del poder central.
- IV) Comprende los restantes centros existentes: Porongos, Rocha, Dolores, San Carlos, Rosario, Santa Lucía, Pando, Las Piedras y Villa Soriano creados en la época colonial, Carmelo, N. Palmira y Villa Artigas o Arredondo, llamada hoy Río Branco, creados entre 1811 y 1852, y los muy recientemente erigidos: San Eugenio, Fray Bentos, Treinta y Tres, Constitución y S. Rosa del Cuareim (Bella Unión). Eran pequeños centros de aglomeración donde residían propietarios de estancias, agricultores de los alrededores y un escaso número de comerciantes, artesanos y funcionarios públicos.

(*) %P.: Porcentaje del período. (**) %R.: Porcentaje del rango.

FUENTE: Elaboración de los autores en base a los datos del Censo levantada en 1860 (Uruguay, 1860).

CUADRO XXII — CENTROS URBANOS EXISTENTES EN 1908 CLASIFICADOS POR RANGO Y FECHA DE FUNDACION

RANGO	I-II Capital Nacional y Demás Capitales Cap. Dep. + 10,000 Departamentales		III a Otros centros de + 2,000		IV Centros de 500 a 1,999 hab.		V Centros de menos 5,000 hab.		TOTAL POR PERIODO DE FUNDACION						
	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período					
P. Colonial	3	60	8	60	33,33	1	2,32	5,56	0	0	18	15,93	100%		
1811-1868	2	40	10,53	1	10	5,26	10	23,26	52,63	0	0	19	16,81	100%	
1869-1908	0	0	0	3	30	3,95	32	74,42	42,10	41	100	53,95	76	67,26	100%
Total por rango	5	100%	14	100%	8,85	43	100%	38,05	41	100%	36,29	113	100%	100%	

Rango I. Montevideo. Capital Nacional en proceso de metropolización. Reunía una variada gama de servicios e instituciones de alcance nacional, resultado de la división del trabajo generado por la estructura socio-económica, del nivel cultural promedio de la población, de las funciones de control político-social que en ella tenían principal sede y del número de habitantes que albergaba constituyendo ya un atraente mercado local.

Rango II. Comprende las cuatro capitales departamentales del interior con mayor número de habitantes. Salto y Paysandú, los dos puertos de intermediación situados en el litoral del río Uruguay, habían alcanzado ya un umbral mínimo a partir del cual se desarrolló ese incremento. Fran (y son hoy) los centros más desarrollados después de la capital. Le seguían Mercedes y San José, capitales de departamentos con mayor avance económico y tecnológico que también mostraban una serie de servicios más diversificados y complejos que en las restantes cabezas departamentales.

Rango III. Las restantes capitales departamentales y los centros de más de 2000 habitantes, eran pequeñas ciudades o villas y, en ciertos casos no merecían una calificación mayor que la de pueblos grandes. Poco amplio era el repertorio de servicios que ofrecían. Las primeras por ejercer su papel de delegadas del poder político atraían a un mayor número de habitantes. La urbanización de estos pueblos era muy primaria, carential, producto de una escasa demanda de bienes y servicios, actuando en mercados muy poco atractivos. Con este nivel podría darse por cerrada la jerarquía urbana, pues hacia abajo entramos en una franja de transición urbano-rural, donde las características de uno y otro tipo podían estar presentes.

Rango IV. Centros que potencialmente estaban más inclinados a pasar del estado de núcleos de aglomeración de un entorno rural al de pequeños pueblos. En rigor, algunos de ellos fueron ya inicialmente centros urbanos, como Juan Lacaze o La Paz. En general la estructura de estas aglomeraciones era muy elemental: poseían pequeños almacenes generales (sucesores de las viejas pulperías), para el abastecimiento y comercialización, el "bolliche", en muchos casos la estación ferroviaria a la que se agregaban, a veces, la escuela y el destacamento policial.

Rango V. Por la entidad de población que aglomeraban, los pequeños pueblos de menos de 500 habitantes, se destacaban en medio de las vastas praderas dominio de vacunos, ovinos y equinos. Por esta razón, aunque pareciera excesivo calificarlos como urbanos, la ganadería extensiva y el vacío poblacional los distinguía. Con una traza física, errática e inexistente, no eran más que agrupaciones de viviendas de nivel muy bajo (ranchos) que a veces carecían de las mínimas mejoras. Solo el bolliche multifuncional o la ocasional presencia de la fuerza pública y/o la escuela primaria integraban la estructura de servicios, constituyendo el último eslabón de este inicial continuo urbano-rural, que se interrumpía aquí.

FUENTE: Elaboración de los autores en base a las estimaciones de población urbana para 1908 de J. Klaczko (ms. inédito).

CUADRO XXIII — CENTROS URBANOS REGISTRADOS POR EL CENSO DE 1975 ORDENADOS POR SU JERARQUÍA Y PERIODO DE CREACION

RANGO	I/II - Capitales Nacional y departamental		III - Centros de más de 10000 hab.		IVa. - Centros de 5000 a 9999 hab.		IVb. - Centros de 2000 a 4999 hab.		Va. - Centros de 1000 a 1999 habi.		Vb. - Centros de menos 1000 hab.		TOTALES POR PERIODO DE CREACION								
	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período	Total	% período							
Colonial	11	57,89	51,11	5	50	27,77	1	4	5,56	1	2,44	5,56	0	0	18	8,53	100%				
1811-1868	8	42,11	42,11	1	10	5,26	10	40	52,63	0	0	0	0	0	19	9,01	100%				
1869-1908	0	0	0	3	30	3,37	8	32	8,99	24	58,54	26,97	37	42,05	41,57	17	60,71	19,10	211	100%	100%
1909-1975	0	0	0	1	10	1,18	6	24	7,06	16	39,02	18,82	51	57,95	60,00	11	39,29	12,94	89	42,18	100%
Total	19	100%	9,00	10	100%	4,74	25	100%	11,85	41	100%	19,43	88	100%	41,71	28	100%	13,27	85	40,28	100%

Rango I: Capital Nacional: Centro económico, social, político y cultural de primer orden.

Rango II: Capitales departamentales del Interior: Debido a su importancia como centros de decisión política se incluyen a todas en este rango, pese a que sus funciones socio-económicas y el número de sus habitantes es muy variable. Corresponderá a los centros de tipo A tipificados por Centro Latinoamericano de Economía Humana CINAM (1963: 165 y ss.).

Rango III: Centros urbanos con un número de servicios que fundan una estructura compleja. La mitad son de origen colonial y están situados en zonas donde predomina la agricultura. El fundado entre 1811-68, Carmelo, debe su prosperidad a su situación geográfica como punto importante en el tráfico fluvial, además de servir también a un entorno agrícola Diversa es la funcionalidad de los creados entre 1869 y 1908; Paso de los Toros: nudo de transporte al norte del Río Negro; Cardona-F. Sánchez, centro de una rica zona cerealera; Juan Lacaze, ciudad industrial y el restante, Young, es también un importante cruce de comunicaciones y sirve como centro de comercialización a una zona de fuerte desarrollo agropecuario. Corresponderá a los centros B de la clasificación de CINAM.

Rangos IVa. a Vb: En nuestro caso hemos simplemente distinguido a estos núcleos por el número de sus habitantes, pues su funcionalidad es muy diversa e implicaría detallados estudios de cada caso. A grosso modo podríamos indicar que los marcados como IVa pueden asimilarse a los centros de tipo B o C que señaló CINAM, los IVb a los de tipo C o D. Hacia abajo los centros D o F podrán indicarse como pertenecientes a una entidad de 1000 a 1999 habitantes y finalmente los que señalamos como Vb serían los centros de tipo E o F de dicha clasificación.

FUENTE: Elaboración de los autores en base a URUGUAY, D. G. E. y C., 1975.

se registra en él,⁽¹²⁾ pues el número publicitado en 1975 casi duplica al de 1908. De los 211 núcleos mencionados, el 82,46 % fueron creados luego de 1869 y un 40,28 % aún más recientemente, luego de 1909.⁽¹³⁾ Pero, si tomamos en cuenta los principales centros de la jerarquía urbana, aquellos con más de 5.000 habitantes y poseedores de una estructura económica y de servicios diversificada, observamos que el 66,67 % surgieron antes de 1869 (31,48 % en el período colonial).⁽¹⁴⁾

Comparando esta cifra con la población urbana estimada para los centros de más de 2.000 habitantes de principios de siglo, en 1908, indica una permanencia en el crecimiento. Si bien el porcentaje de los creados en la época colonial baja, en beneficio de los fundados después de 1869, hay

(12) Es muy difícil precisar, en muchos casos, la época de fundación de un centro urbano, especialmente en aquellos originados espontáneamente sin ningún tipo de intervención legal para su erección, o cuando estos trámites se cumplieron muy tardíamente. Esto hace que muchas de las fechas atribuidas sean susceptibles de cambio, producto de la obtención de nuevas informaciones. Aún en los casos en que las creaciones fueron amparadas por un expediente legal iniciado ante la autoridad competente, las fechas pueden no significar demasiado. Hay casos de pueblos con autorizaciones y planos registrados que nunca llegaron a levantarse, en otros casos las fechas preadelantan en mucho el proceso legal de asentamiento.

Los núcleos de menor importancia, por lo general rancheríos establecidos en terrenos fiscales u ocupando terrenos sin ninguna titulación sobre los mismos, son aún más difíciles de seguir en su evolución por la falta casi absoluta de equipamiento que fije a las precarias viviendas. En 1941 los Agrimensores Seuanez Olivera y J. F. Ros, publicaron por cuenta de la Comisión Nacional de Vivienda Popular un plano donde se ubicó, aproximadamente, los núcleos poblados no reconocidos oficialmente como pueblos de acuerdo a datos proporcionados por los Ministerios de Salud Pública y del Interior comprobando que había 587 en el territorio nacional, donde vivían unas 118.546 personas hacia 1940 (a un promedio de 200 habitantes por cada uno).

Un caso muy especial, por su relevancia, es la datación que hemos atribuido a Paysandú, posponiéndola al período 1811-1868 y no a la época colonial. Ello en razón de la falta de continuidad entre el puerto-posta y poblado de indios de Yapeyú con el centro actualmente existente. En 1810 se intentó delinearla. El encargado de la tarea, Benito Chaín, informó a la Junta Gubernativa de Buenos Aires sobre la situación del mismo: "El que se nombra Pueblo de Paysandú no es otra cosa que un conjunto de ranchos de paja (excepto tres casitas de poco costo), mal formadas, dirigidas al antojo de cada individuo en la forma que a ellos les acomodó y fuera de todo orden.

Ahora, pues, que pensamos formalizarlo en cuanto sea dable, indispensable ha de haber descontentos; porque todos quisieron se delinease la Iglesia al pie de su habitación" (BARRIOS PINTOS, 1971:413). Sin embargo, un año después fue saqueado y deshabitado totalmente. Saint Hilaire en sus notas de viaje indica "que fue abandonado enteramente durante la guerra" (SAINT HILAIRE apud Arredondo, 1961-2:478/9). Fue luego del fin de la primera etapa de la revolución independentista que pudo consolidarse.

(13) En los cuadros XXII y XXIII se indica un número diferente de centros creados entre 1869 y 1908 para las dos fechas que tomamos en cuenta: 1908 y 1975. Ochenta y cinco en esa última, setenta y seis en el comienzo del siglo. Ello se debe a que algunos núcleos que en 1908 no se pudo estimarles la población fueron relevados en el censo de 1975 y, a su vez, algunos de los indicados en 1908 ya no merecieron atención especial por parte de la autoridad censal durante el último levantamiento efectuado, por no llegar a constituir un segmento censal diferenciado. Así por ejemplo, en 1908 tenían cierta importancia Capilla de Farruco, La Paz (pueblo del Dpto. de Colonia), Bolívar, Villa Alejandrina, que ya no son mencionados en 1975. Por el contrario, centros que en 1975 tienen atribuida población, no pudo ésta determinarse para 1908, por ej.: Achar, Ptas. de Maciel, Reboleado, Tarariras, Fraile Muerto, etc.

(14) Si eliminamos los núcleos que integran el AMM (Área Metropolitana de Montevideo), contada de este modo como una unidad, el 72 % fueron creados antes de 1869 (el 34 por ciento en la época colonial).

que tener en cuenta que entre éstos últimos, cuatro, en realidad integran el área metropolitana de la capital nacional y dos son los principales balnearios del país.

Los procesos de modernización provocaron la fundación de una numerosa cantidad de centros poblados. Algunos, aparecidos espontáneamente al aglomerarse la población rural excedente en rancheríos. Otros, creados por las expectativas de especuladores —generalmente frustradas— de aprovechar el paso del ferrocarril por sus campos para lotear y parcelarlos, dieron origen a pequeños pueblos.⁽¹⁵⁾ Casi todos estos centros, sin embargo, tuvieron muy pocas posibilidades de desarrollo ulterior. La propia modernización provocó el adensamiento de los preexistentes en mucho mayor grado que el desarrollo de los nuevos centros.

Posteriormente a 1908 se siguieron creando nucleamientos en los alrededores de las estaciones férreas, en los cruces carreteros, etc., pero también se produjeron dos importantes procesos que llevaron a un nuevo tipo de fundaciones: a) la creación de pueblos y fraccionamientos en los departamentos vecinos a Montevideo, que integraron su área metropolitana y b) la aparición de una cadena de balnearios en las costas de los departamentos de Canelones y Maldonado.⁽¹⁶⁾

Lo fundamental en el desarrollo del crecimiento de la población urbana uruguaya ha sido la permanencia de un patrón: siempre los centros más antiguos fueron los que aumentaron en mayor número su población y poseyeron las estructuras más complejas y diversificadas, salvo pocas excepciones. La corta historia del Uruguay, apenas dos siglos y medio transcurrieron desde el inicio de la ocupación del territorio y el desarrollo de la ganadería extensiva como principal base económica, contribuyó al mantenimiento de las pautas iniciales de asentamiento. Las transformaciones aportadas por la modernización reforzaron este esquema. La industrialización tuvo por principal escenario la ciudad hegemónica. La red de transportes permitió un mayor adensamiento de ésta y de las capitales departamentales. Precisamente, cuando hubo excepciones, ellas fueron tan escasas que hemos podido citarlas una a una, a lo largo del trabajo. El crecimiento urbano se ha dado dentro de la permanencia de un esquema de distribución espacial que, en sus rasgos más generales, se mantiene desde sus orígenes. Los nuevos centros sólo muy excepcionalmente pudieron subir en la jerarquía urbana desalojando a centros más antiguos.

Estudiando el proceso de urbanización a un nivel de mayor desagregación departamental,⁽¹⁷⁾ observamos también este crecimiento registrado

(15) Como ejemplo podemos citar Guichón y Tupambaé.

(16) De los siete centros de más de 5.000 habitantes existentes en 1975 creados después de 1909, cuatro integran hoy el AMM (Progreso, Paso Carrasco, Barros Blancos y Delta del Tigre, y uno es una ciudad fronteriza: Chuy). De los once que alcanzaron en 1975 a tener entre 2.000 y 4.999 habitantes, Villa Crespo y Toledo son ya parte integrante del AMM, Solymar, Lagomar y San José de Carrasco cumplen una doble función como balnearios y área residencial suburbana del AMM, mientras que Atlántida y Parque del Plata, siguen siendo, principalmente, ciudades de veraneo y descanso.

(17) Lógicamente sería más preciso realizar un análisis regional, pero no se dispone de estudios al respecto, además toda la información disponible sólo está desagregada a nivel departamental.

CUADRO XXIV — POBLACION URBANA POR DEPARTAMENTOS. HABITANTES RESIDENTES EN CENTROS DE MAS DE 2000 PERSONAS. CENSOS DE 1860-1908-1975

	1 8 6 0				1 9 0 8			1 9 7 5					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
SALTO a)	1	4126	26.08	5.94	1	19663	42.50	4.65	3	77237	75.06	3.60	- 1.05
PAYSANDU b)	1	4866	34.27	7.00	1	17026	44.31	4.02	2	65628	66.36	3.06	- 0.96
SORIANO	1	3896	27.56	5.61	2	16164	40.85	3.82	3	53456	66.57	2.49	- 1.33
CANELONES	—	—	—	—	4	12020	13.68	2.84	24	190736	59.30	8.89	+ 6.05 c)
LAVALLEJA	—	—	—	—	2	11493	22.44	2.72	3	41977	64.36	1.96.	+ 0.76
COLONIA	1	2436	18.25	3.51	3	11146	20.40	2.63	8	72010	65.59	3.35	+ 0.72
SAN JOSE d)	1	2620	20.91	3.77	1	10967	23.67	2.59	3	44119	49.34	2.06	- 0.53 e)
FLORIDA	—	—	—	—	2	9601	21.14	2.27	3	32893	49.63	1.53	- 0.74
DURAZNO	—	—	—	—	1	8468	20.01	2.00	4	37027	67.70	1.73	- 0.27
RIVERA f)	—	—	—	—	1	8066	22.60	1.91	3	55453	67.65	2.58	+ 0.67
TACUAREMBO g)	—	—	—	—	2	7953	16.94	1.88	3	50222	59.20	2.34	+ 0.46
C. LARGO g)	1	2000	11.44	2.87	1	7757	17.34	1.83	3	46425	64.36	2.15	+ 0.32
ROCHA h)	—	—	—	—	1	7216	21.15	1.71	4	38634	64.66	1.80	+ 0.09
MALDONADO h)	—	—	—	—	2	6427	22.29	1.52	6	48509	64.13	2.26	+ 0.74
RIO NEGRO b)	—	—	—	—	1	6064	30.42	1.43	2	30649	61.34	1.43	0
FLORES d)	—	—	—	—	1	6013	37.39	1.42	1	17598	71.29	0.82	- 0.60
T. Y TRES g)	—	—	—	—	1	4610	16.02	1.09	3	31446	68.84	1.47	+ 0.38
ARTIGAS a)	—	—	—	—	1	4498	17.09	1.07	3	39139	68.14	1.82	+ 0.75
Interior	6	19944	12.06	28.70	28	175152	23.88	41.40	81	973158	63.07	45.34	+ 3.94 i)
MONTEVIDEO	1	49543	85.54	71.30	1	247858	80.15	58.60	1	1173254	95.41	54.66	- 3.94 j)
URUGUAY	7	69487	31.12	100 %	29	423010	40.57	100 %	82	2146412	77.41	100 %	—

Referencias del Cuadro XXIV

- a) Salto y Artigas conformaban un solo departamento en 1860. Artigas se creó en 1884.
b) El Departamento de Río Negro se creó en 1880, hasta entonces integró el de Paysandú.
c) Si se integran a Montevideo los siguientes núcleos urbanos: Las Piedras, La Paz, Paso Carrasco, Barras Coloradas, Progreso, Villa Crespo, J. Suárez, Solymar, Toledo, Lagomar y San José de Carrasco, todos ellos de + de 2000 habitantes e integrantes de su área metropolitana, la fila del Departamento de Canelones en 1975 debe leerse así:
(1) 13 (2) 76472 (4) 3.56 y la diferencia a 1908 baja a + 0.72 (5)
d) Flores fue desagregado de San José en 1885.
e) Integrando el centro poblado (fraccionamiento) de Delta del Tigre al área metropolitana de Montevideo. AMM, la lectura de la fila correspondiente a San José es:
(1) 2 (2) 34498 (4) 1.61 y la diferencia con 1908 — 0.98 (5)
f) Rivera pasó a constituirse como Departamento en 1884. Su capital fue la última fundada en 1863. Hasta entonces formaba parte del de Tacuarembó.
g) En 1880 Treinta y Tres fue separado de Cerro Largo, cuyo territorio integró hasta ese año.
h) También en 1880 fue creado Rocha, que hasta entonces era parte del Dpto. de Maldonado.
i) Atendiendo a la extensión del AMM y las sustracciones a realizar en San José y Canelones la fila de Interior debiera leerse de este modo para 1975:
(1) 70 (2) 849273 (4) 39.56. La diferencia pasa a ser negativa respecto a 1908: — 1.84 (5).
j) Si se incrementa Montevideo con sus centros satélites de + 2000 habitantes de los departamentos vecinos, en 1975 la fila correspondiente debe leerse así:
(1) 12 (2) 11297139 (4) 60.44 + 1.84 (5)

FUENTE: para 1860 — Registro Estadístico de 1860 y estimaciones de los autores.

" 1908 — J. Klaczko (ms. inédito).
" 1975 — URUGUAY DEG. Y C. 1975.

1) Nº de centros.

2) Habitantes

3) Porcentaje de Población urbana sobre Pob. total de cada unidad.

4) Porcentaje de Población urbana de cada unidad sobre total de habitantes urbanos.

5) Diferencia en el Porcentaje de Población urbana del Dpto. sobre el total urbano del país en 1975 respecto a 1908.

CUADRO XXV — POBLACION URBANA POR DEPARTAMENTOS. RESIDENTES EN NUCLEOS DE MAS DE 500 HABITANTES — CENSOS DE 1860-1908-1975

Departamentos	Población												
	1860	1908					1975						
	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
CANELONES	4	4457	21,77	4,89	14	22888	26,05	4,92	51	211919	65,88	9,39 a)	+ 4,47
SALTO b)	1	4126	26,08	4,52	4	22511	48,66	4,84	6	77954	75,76	3,45	— 1,39
PAYSANDU b)	1	4866	34,27	5,33	4	18646	48,56	4,01	15	76174	77,02	3,38	— 0,63
SORIANO	3	5539	39,18	6,07	4	17509	44,25	3,77	13	61653	76,77	2,73	— 1,04
COLONIA	3	5817	43,58	6,38	6	15714	28,75	3,39	12	75410	68,62	3,34	— 0,05
FLORIDA	1	1238	10,17	1,35	6	14558	32,06	3,13	15	42510	64,14	1,88	— 1,25
LAVALLEJA	1	1915	14,90	2,10	5	13836	27,01	2,98	9	47208	72,38	2,09	— 0,89
SAN JOSE b)	2 c)	4201	33,53	4,61	3	12174	26,28	2,62	11	50075	56,01	2,22 d)	— 0,40
TACUAREMBO b) . . .	1	1572	16,39	1,72	4	10324	21,99	2,22	8	53106	62,60	2,35	+ 0,13
ROCHA b)	— e)	—	—	—	3	9797	28,71	2,11	13	44866	75,09	1,99	— 0,12
C. LARGO b)	3 f)	3440	19,68	3,77	3	9308	20,80	2,00	8	50238	68,17	2,23	+ 0,23
DURAZNO	1	1530	17,05	1,68	3	9283	21,94	2,00	10	42640	77,96	1,89	— 0,11
RIVERA b)	—	—	—	—	2	9121	25,58	1,96	4	57442	70,08	2,55	+ 0,59
MALDONADO b) . . .	3 e)	2981	21,67	3,27	3	7439	25,81	1,60	12	60035	79,37	2,66	+ 1,06
RIO NEGRO b)	—	—	—	—	2	6587	33,04	1,42	7	35197	70,44	1,56	— 0,14
FLORES	—	—	—	—	1	6013	37,39	1,29	15	19539	75,38	0,87	— 0,42
ARTIGAS b)	—	—	—	—	2	5816	22,10	1,25	6	41718	72,64	1,85	+ 0,60
T. Y TRES b)	— f)	—	—	—	2	5373	18,67	1,16	7	33440	73,20	1,48	+ 0,32
INTERIOR	24	41682	25,21	45,69	71	216897	29,57	46,67	210	1081124	70,07	47,91 g)	+ 1,24
MONTEVIDEO	1	49543	85,54	54,31	1	247858	80,15	53,33	1	1175717	95,60	52,09 h)	— 1,24
URUGUAY	25	91225	40,86 c)	100 %	72	464755	44,57 j)	100 %	211	2255841	81,40	100 %	—

Referencias del Cuadro XXV

1) N° Centros.

2) Habitantes.

3) Porcentaje de habitantes urbanos de cada Departamento sobre población total.

4) Porcentaje de habitantes urbanos en el Departamento sobre el total urbano del país.

5) Diferencia en el porcentaje de población urbana de cada Departamento sobre el total urbano del país entre 1975 y 1908.

a) Si se toman en cuenta aquellos centros que constituyen el A. M. M. la fila correspondiente a Canelones en 1975 debe leerse como sigue: número de centros 34, habitantes 89825. Porcentaje de Población urbana del departamento sobre la población urbana total del país 3,98%. En tal caso la diferencia de porcentajes con 1908 indica un descenso de 0,94.

b) En el cuadro en que se indica la población residente en centros de + de 200 habitantes se señala la diferente división administrativa vigente en 1860.

c) En 1860 en San José se incluye Porongos (actual Trinidad) integrante del Dpto. de Flores.

d) Integrando al A. M. M. (de Montevideo), Delta del Tigre y Playa Pascual, queda la fila correspondiente a San José en 1975 de este modo: N° centros 9, habitantes 39442. Porcentaje de Población urbana de San José sobre el total urbano del país 1,75. Diferencia de porcentajes con 1908 = —0,86.

e) En Maldonado se incluye en 1860 a la ciudad de Rocha.

f) En Cerro Largo, en 1860 se incluye a la recientemente fundada ciudad de Treinta y Tres.

g) Si se descuenta del interior los centros de Canelones y San José incorporados al A. M. M. la fila correspondiente a 1975 indica: N° de centros 191, habitantes 948397. Porcentaje de la población residente en centros urbanos del interior de + de 500 habitantes sobre el total de Población urbana del país que vivía en núcleos de más de 500 hombres 42,02%. Estos señala respecto a 1908 un descenso de 4,65 en el porcentaje correspondiente.

h) El total de la población montevideana residente en el departamento se contabiliza en un sólo centro. Si agregamos los centros de más de 500 habitantes de los departamentos de Canelones y San José que conforman su A. M. M. la fila de 1975 debe leerse así: 20 centros con 1308444 habitantes, siendo el 57,98% de la población urbana del país que vive en aglomeraciones de más de 500 personas y en tal caso registra un incremento del 1,24 respecto al porcentaje de 1908. El A. M. M. se compone de los fraccionamientos de Delta del Tigre y Playa Pascual del Dpto. de San José y los siguientes núcleos de Canelones: Las Piedras, La Paz, Paso de Carrasco, Barros Blancos, Progreso, Villa Crespo Joaquín Suárez, Solymar, Toledo, Tagomar, San José de Carrasco, El Pinar, Barras de Carrasco, Salinas, Villa San José, Shangrilá y Totoral del Sauce.

i) Incluyendo a centros de menos de 500 habitantes el porcentaje alcanza a 40,96%.

j) Incluyendo núcleos menores de 500 pobladores el porcentaje alcanza a 45,81%.

dentro de un patrón estable. Los cuadros XXIV y XXV muestran el volumen de la población urbana existente en 1860, 1908 y 1975, definiéndola primero, restrictivamente, con un umbral mínimo de 2.000 habitantes por centro, lo que para las dos primeras fechas resulta excesivamente alto. Por ello se puede adoptar un criterio amplio, más de 500 habitantes, acorde con la realidad del país.

Ello denota, a partir de 1908, la existencia de un continuo urbano-rural, remarcable en un país donde la ganadería extensiva acentuó el vacío demográfico y favoreció la difusión de pautas de vida urbana en toda la población que vivía aglomerada.

Del análisis de estos cuadros surge que Montevideo siempre fue un departamento eminentemente urbano. Su población a lo largo de los tres censos tiene esa principal característica. En cambio, en el mismo período, los departamentos del interior fueron acentuando el porcentaje de población urbana. Si tomamos la definición restrictiva, en 1860 los habitantes de la campaña eran, en su gran mayoría, integrantes de la población rural. Sólo había un 12,06 % que vivía en villas. Con una definición amplia, en cambio, llegamos a un 25,21 %. Puede observarse que la funcionalidad y complejidad de los "centros urbanos" de menos de 2.000 habitantes era mínima, de modo que no se trataba más que de población agrupada, con ocupaciones ligadas fuertemente al entorno rural, cuando no directamente campestres. En 1908, las diferencias se acortan, señalando entre 23,88 y 29,57 % el porcentaje de población rural en los departamentos de la campaña. Esta situación de predominio de la población rural cambia notoriamente a lo largo del siglo y, el último censo, realizado en 1975, indica esos porcentajes entre 63,07 y 69,07 % respectivamente. El país se ha urbanizado totalmente.

Considerado en conjunto, el Uruguay muestra un grado muy precoz de urbanización. Ya en 1860 el 40,85 % de sus pobladores (con una definición restrictiva el 31,12 %) residía en centros urbanos. Cuarenta y ocho años después lo hacía el 44,57 % (40,57 % en centros de más de 2.000 habitantes). Esto está señalando el crecimiento notorio de la urbanización en los departamentos del interior, mucho más espectacular que el de la propia capital en vías de metropolización. A lo largo del siglo XX, el proceso histórico ha llevado a que Uruguay sea uno de los países más urbanizados del mundo, alcanzando en 1975 al 80,84 % de población residente urbana en núcleos de más de 500 habitantes (77,41 % en ciudades de más de dos mil personas).

Entre los departamentos del interior, Paysandú y Salto, cuyas capitales homónimas siempre fueron los centros de mayor importancia luego de Montevideo, muestran a lo largo de la historia el mayor número de población urbana. Los departamentos agrícolas, cercanos a Montevideo, Canelones, San José y Florida, en cambio, muestran en fecha cercana, en 1975, un menor grado de urbanización, que aquellos donde predomina la actividad ganadera. Esta, al requerir muy poca mano de obra, indirectamente hace que se incremente el nivel de urbanización de los diversos departamentos. Flores es el paradigma: en 1908 registraba un 37 % de población urbana, con residencia en el único centro existente, Trinidad.

Analizando exclusivamente la distribución de la población urbana por departamentos se observa ese crecimiento dentro de un esquema permanente que hemos venido señalando. La preeminencia de Montevideo se mantuvo invariable. Se nota más si tomamos la definición restrictiva de población urbana. Aún aplicando el criterio amplio, siempre albergó a un poco más de la mitad de la población urbana del país. El departamento que muestra mayor variación en los porcentajes de población urbana entre 1908 y 1975, Canelones, está afectado por el proceso de expansión del área metropolitana de Montevideo. Si se exceptúan los centros involucrados, la diferencia es poco apreciable. Pareciera entonces, que ya hacia 1908 la conformación definitiva de la red urbana actuó beneficiando el esquema inicial de asentamiento acentuando la preeminencia de los centros más antiguos. Los crecimientos numéricos posteriores no quebraron este diseño inicial, que no sería excesivo calificar de estancamiento.

Un análisis de las densidades de población de cada uno de los departamentos puede reafirmar este planteo.

CUADRO XXVI: DENSIDADES DE POBLACION DEPARTAMENTAL, DE ACUERDO A LOS CENSOS DE 1908 Y 1975

DEPARTAMENTO	RANGO	1908	RANGO	1975	Crecimiento de la densidad en números índice. Base 100=1908
Montevideo	1	569.5	1	2.264.72	397.67
Canelones	2	20.2	2	70.96	351.29
San José	3	9.2	4	17.90	194.56
Colonia	4	8.9	3	17.97	201.91
Maldonado	5	6.1	5	16.07	263.44
Lavalleja	6	5.0	10	6.42	128.40
Soriano	7	4.4	6	9.0	204.55
Florida	7	4.4	11	6.38	145.00
Rivera	9	3.9	6	9.0	230.77
Durazno	10	3.5	19	4.48	128.00
Cerro Largo	11	3.3	13	5.32	161.21
Salto	12	3.2	8	7.16	223.75
Flores	13	3.1	16	4.80	154.84
Rocha	13	3.1	12	5.43	175.16
Treinta y Tres	15	3.0	17	4.72	157.33
Tacuarembó	16	2.9	14	5.31	183.10
Paysandú	17	2.7	9	7.01	259.63
Artigas	18	2.2	17	4.72	214.55
Río Negro	19	2.1	15	5.18	246.66
TOTAL	—	5.9	—	15.62	264.75

FUENTE: Elaboración de los autores en base a los Censos de Población de 1908 y 1975.

La comparación entre las densidades que existían en 1908 y 1975, muestra también una permanencia, los departamentos costeros del sur, los que primero fueron ocupados en la época colonial, resultan los más poblados. En 1975, esta situación se repite, pero manifestándose una tendencia al vaciamiento de la zona central. Efectivamente, esos departamentos, cuyo poblamiento fue motivo de preocupación gubernamental en el período 1821-1868, han retrocedido en sus densidades respecto a 1908, en beneficio de la periferia limítrofe, reiterándose la situación de los primeros tiempos coloniales⁽¹⁸⁾. En números índice puede marcarse, especialmente para 1975, esta asignación diferenciada, que puede ayudar a explicar los fenómenos de migración interna y estos cambios en la densidad⁽¹⁹⁾.

La permanencia de esa estructura espacial, vuelve a ser el fundamento de los movimientos que refuerzan la primacía de los centros urbanos más importantes y orientan los desplazamientos migratorios.

Pese a que la población ha crecido en números absolutos, se mantiene el esquema de distribución espacial armado sobre un centro metropolitano del que dependen las capitales departamentales, algunas de las cuales pueden considerarse ciudades intermedias⁽²⁰⁾, villas y pueblos y los pequeños núcleos que puntúan la pradera, aún en gran medida poco ocupada. Es que ese esquema sirve a una estructura socio-económica y polí-

(18) Este fenómeno llama la atención, por un lado se mantienen los cinco primeros departamentos en el rango de densidades pese al cambio que registran Colonia y San José. Aquellos que no poseen límites internacionales bajan su densidad, a veces muy notoriamente como el caso de Lavalleja (del lugar 6 al 10), Florida (del 7 al 11), Durazno (del 10 al 19). De ese modo el Litoral y la Costa son las zonas más ocupadas, al tiempo que Rivera registra un fuerte ascenso al cual no sería ajeno el fenómeno de conurbación Rivera-Livramento. (En rigor, conforman un único centro urbano al que debería estudiarse como tal y no atendiendo a la situación jurídica de constituir una ciudad perteneciente a dos países).

(19) En números índices se aprecia más claramente las variaciones en el correr del siglo XX, Montevideo es el departamento que se adensó más, seguido muy de cerca por Canelones. El proceso de metropolización acentuó la concentración de población del centro primado, que se extendió a los departamentos vecinos. Maldonado, donde se localizó la más importante infraestructura balnearia del país también registró un proceso de concentración de población mayor. Le siguen en orden el Depto. de Paysandú, donde al crecimiento inicial se agregó a partir de la década de 1940 un proceso de industrialización de cierta relevancia. Río Negro y Rivera son ejemplos del desplazamiento de la población hacia las zonas limítrofes y los que muestran los números índices más bajos, Durazno, Lavalleja, Flores y Florida, son, justamente, departamentos situados en el centro de la República.

(20) Pocas son las que podemos citar como tales, Salto, Paysandú, Rivera, Mercedes, Paso de los Toros, Melo y algún otro centro podrían en nuestra escala considerarse como agrupaciones urbanas intermedias, o sea aquellas más alejadas de Montevideo y su área de influencia. Sin embargo, debido al peso del aparato estatal, tanto a nivel nacional como municipal, todas las Capitales Departamentales tienden a comportarse como centros intermedios, de ahí que, en nuestro caso, se las haya incluido a todas en el rango II para 1975. En más de uno, sólo la función política sigue siendo el centro de la actividad de la ciudad, que aún carece de buenas oportunidades económicas (caso Tacuarembó). Hardoy por su parte constata que "El crecimiento de la población y de la economía han concentrado la población en un pequeño número de ciudades en cada país, y han acentuado las diferencias regionales en lo que respecta a oportunidades entre centros de muy diferente escala, áreas de influencia y funciones. Durante las últimas dos décadas todas las capitales de las provincias argentinas crecieron, inclusive las de aquellas que perdieron población. Considero que la situación es similar en los países con territorio pequeño y un único centro importante, como el Uruguay, y a no dudar, debe ser similar en el resto de América Latina". (HARDOY apud Beyer 1970:121).

tica que tiene por base la explotación ganadera, la que, sustancialmente, tampoco ha cambiado. Con los ahorros generados por esta actividad económica exportadora se fueron creando nuevas actividades, las que, salvo el excepcional caso del comercio de tránsito, no pudieron alcanzar autonomía y dejar de depender de esos ingresos.

Al no producirse ningún cambio sustancial en esta forma económica, la organización espacial, la red urbana y sus elementos tampoco han sufrido alteraciones sustanciales.

Sin embargo, hubo intentos de superar este estancamiento en períodos en que se presentaron coyunturas favorables. Algunos pequeños logros pueden anotarse: el auge del comercio de tránsito fue el principal responsable del desarrollo de Salto y Paysandú, la ubicación fronteriza de Rivera que le ha permitido practicar un comercio importante sea bajo la forma legal o la del contrabando, influyó en su rápido crecimiento. El desarrollo agrícola favoreció a núcleos como Cardona y Young. La industria permitió el surgimiento de Juan Lacaze y el incremento de la población y actividad económica de Paysandú en el siglo XX.

Parecería que la conformación ganadera permite, con sus ingresos excedentes, aprovechar los períodos favorables del comercio internacional para intentar diversificar las orientaciones económicas, las que, necesariamente provocan un desarrollo urbano. Sin embargo, hasta el presente ninguna de esas coyunturas permitió un "despegue" sostenido y totalmente independiente de la actividad agropecuaria. El comercio de tránsito en el siglo XIX y el proceso de industrialización para sustitución de importaciones en el siglo XX fueron quizá, los más serios ensayos de diversificación económica para lograr la creación de un sector que, con cierta autonomía del sector ganadero, pudiesen ser un motor alternativo de la economía⁽²¹⁾. Sin embargo, pese al innegable éxito de las experiencias, y a que, como indicamos, permitieron un importante crecimiento urbano, sus efectos no fueron permanentes y no lograron, finalmente, constituir un polo alternativo a la ganadería, ni siquiera llegaron a poder prescindir de los recursos por ella generados.

Las crisis subsiguientes fueron, pese a todo, superadas por los centros urbanos favorecidos por el auge anterior. Se produjeron estancamientos, cesó el crecimiento espectacular, el ritmo volvió a ser lento, pero, dado que se dio por lo general en centros preexistentes a ese auge o que originariamente tuvieron como función el ejercicio de la delegación del poder político montevidiano, difícilmente retrocedieron de las posiciones alcanzadas. En la jerarquía urbana nacional, una vez que los centros superan un nivel mínimo crítico, es casi imposible la involución. Por el contrario, aún

(21) La agricultura ha tenido últimamente importantes desarrollos, especialmente de cultivos industriales. Sin embargo, sus efectos sobre la urbanización no son muy altos, dado el alto grado de tecnificación que posee la orientación de la producción (para el mercado montevidiano, principalmente, y en segundo término para la exportación). Además está muy estrechamente relacionada con la explotación ganadera, realizándose por lo general en extensos campos como ésta y muchas veces como fórmula de aprovechamiento de los propios establecimientos ganaderos, que obtienen provechosas ganancias —amén del mejoramiento de las praderas a través del saneamiento y abono de las tierras— a costa de los arrendatarios.

en las épocas de crisis existen posibilidades de afianzar el nivel alcanzado y de prepararse para un posterior crecimiento cuando lleguen los tiempos de expansión y bonanza operando, de este modo, una suerte de "válvula de retención" del crecimiento alcanzado (RICHARDSON, 1973:190).

Es posible también que sus élites adoptasen una posición muy conservadora, de modo que, aunque dispuestas a participar en negocios que otorgasen buenos dividendos, el convencimiento de que estas coyunturas favorables son cortas las llevó a tomar una actitud que ha sido muy criticada. Y ese conservadurismo penetra más profundamente en la sociedad global, al punto que la resistencia al cambio es una de las características más relevantes del Uruguay. La base ganadera puede paliar, sobrellevar bastante bien las crisis. Son los períodos en los que no se invierte, no se despilfarra, en los que fundamentalmente se ahorra. Los centros urbanos permanecen estancados, las oportunidades de empleo y negocio en ellos, decrecen y muchas de las actividades superfluas propias de los períodos de prosperidad desaparecen. Pero aquellos que están asentados desde tiempo atrás logran sobrevivir. Puede, según, la profundidad de la crisis, producirse un movimiento emigratorio fuerte, como aconteció entre 1873 y 1875. Luego, al sobrevenir un nuevo ciclo de auge dependiendo siempre de las variaciones del mercado externo al que no se puede controlar, los ingresos vuelven a subir y llega un momento en que hay una plétora de ahorros. Es la hora de la aventura. Nuevas empresas, nuevos intentos, que en más de un caso no son más que viejos proyectos, vuelven a ponerse en movimiento y pronto llegan los resultados efectivos; se produce un nuevo salto en el crecimiento y pronto también se llega al umbral máximo que permitieron los ahorros acumulados. Hasta ahora este proceso siempre se ha dado dentro de la permanencia de una estructura que construida lentamente, "a la española" es sin embargo, muy consistente: es una red para un país ganadero (22).

5. CRECIMIENTO Y PERMANENCIA

El surgimiento de esta red urbana se hizo en un país inicialmente vacío, cuya ocupación aún hoy marca densidades bajas, en el cual existían recursos naturales de alto valor, con carácter renovable; ganados. Permitieron estos una explotación económica orientada hacia la exportación de productos básicos, cueros, lanas, carne y otros derivados, obteniendo a través del tiempo nuevos mercados, diversificando, dentro del género, la variedad de productos. Este proceso a su vez tiene una característica muy importante que lo diferencia de otras explotaciones primarias: la base natural del recurso es prácticamente inagotable y de un rendimiento más regular que el que pueda proporcionar la agricultura. A su vez, las caracte-

22) Un estudio de los fenómenos de urbanización en la Provincia de Entre Ríos y el Sur de Río Grande do Sul y sus correlaciones con la explotación ganadera podrían indicar si lo acontecido en Uruguay es un fenómeno excepcional o un corolario de formas de estructuración económica similares a la nuestra.

terísticas del territorio, pequeño, homogéneo, fácilmente vinculable, abierto y poseedor del mejor puerto natural de toda la zona, facilitaron la instalación humana, que para realizar estrictamente la tarea primaria de manejo del ganado no necesitó más que viviendas, unos pocos utensilios artesanales y un embarcadero.

Esta mono-región económica se encontraba en una zona fronteriza, interpenetrada, que tanto la corona española como la lusitana ansiaban controlar. El esquema inicial de ordenación espacial, a través de centros urbanos tuvo entonces como primera causa las motivaciones políticas tendientes al cerramiento de este espacio. Sobre este esquema primigenio se superpusieron las necesidades de un estado independiente, el impulso de los negociantes privados, la acción del imperio "informal" británico y la de sus competidores y las nuevas necesidades de una economía ganadera que debió modernizarse, dando como resultado la constitución de la red urbana actual.

La estructuración del espacio resultante de la creación de la red urbana uruguaya provocó un adensamiento de los centros urbanos preexistentes, manteniendo el esquema de primacías departamentales y la hegemonía de Montevideo, a nivel nacional. La población tendió a concentrarse en la ciudad hegemónica, aunque no fue la que creció a un ritmo mayor (23), y en las capitales departamentales, atraída por las oportunidades ocupacionales y las mejoras consiguientes que ofrecían estas aglomeraciones.

Aparecieron también nuevos núcleos poblados, por lo general a lo largo de las vías de comunicación, pero no estaban ligados a un desarrollo económico paralelo, sino que eran solo el resultado de un proceso de crecimiento. Dos grandes motivaciones llevaron a ello: a) La expulsión de población rural de las estancias que dio origen a agrupaciones de muy bajo nivel, semiurbanas, por la influencia de la difusión de las pautas de vida urbana y b) los centros creados para ofrecer una infraestructura de comercialización y servicios para la zona circundante, en base a la principal mejora aportada a este espacio vacío: el transporte ferroviario.

En el siglo XX, surgieron intentos de crear nuevos núcleos asociados a la explotación de recursos naturales. El éxito de la instalación de una extensa cadena de balnearios en Canelones, Maldonado y Rocha, sin embargo, marcaba más el nivel de vida alcanzado por las clases media y alta del país, que el inicio de una actividad económica nueva: el turismo organizado. En cambio, muy bajo fue el papel de la colonización agraria en la generación de nuevos centros de urbanización. La industria, por su parte, promovió el incremento de la población urbana de los centros preexistentes más importantes, donde se localizaron las principales fábricas.

Este crecimiento urbano acentuó el vacío poblacional de vastas zonas donde la presencia del ganado siguió predominando sobre el hombre. La población dispersa (que no necesariamente vivió o vive aisladamente), su-

23) La ciudad de Maldonado creció a una tasa del 3 % anual en el período inter-censal 1908-1975, las de Artigas y Rivera al 2.8 %. Montevideo registra una tasa del 2.5 % (si tomamos en cuenta la población de la AMM, y 2.3 % sin ella). Otros centros más pequeños como Cardona, crecieron al 3.4 % anual durante esos 67 años.

puso el mantenimiento de muy bajas densidades, redujo las posibilidades de diversificar el trabajo, al tiempo que mantuvo niveles técnicos rudimentarios. No obstante, por ser la actividad económica principal la ganadería, algunos efectos socio-económicos negativos se atenúan, respecto a los de un país agrícola. Por ejemplo, las dificultades de transporte se pueden obviar por la posibilidad de mover la producción por sí misma, en un país donde las condiciones geográficas no ofrecen barreras infranqueables a sortear.

La rigidez del mercado de mano de obra creado por la actividad ganadera fue superada por la escasa población con constante movilidad, materializada, después de la modernización, en un flujo creciente de migración interna del campo a la ciudad. Sin embargo la ganadería acentuó otros rasgos negativos, la población rural tenía, dada su escasa cohesión social pocas posibilidades de ejercer presión como sector diferenciado. Constituyó una clientela de reducidos ingresos, con acceso muy restringido a los bienes de consumo y por lo tanto, poco atractiva para cualquier empresa. La instalación de servicios era antieconómica y poco eficaz en un marco de esta naturaleza.

En este contexto jugaron un rol muy importante las posibilidades de comunicación. La creación de redes de transportes de bienes, personas y mensajes disminuyó las tendencias al aislamiento de esta población al vencer eficazmente la fricción del espacio. Posteriormente, el desarrollo del automotor y de los modernos medios radiotelevisivos, acortó sensiblemente las distancias.

Estos procesos han llevado al crecimiento de los centros mayores y a la progresiva decadencia de esos pequeños núcleos enclavados en las praderas donde residió inicialmente la población expulsada de las estancias. Sin embargo, el peso de Montevideo es aún lo suficientemente importante como para atraer la mayor cantidad de población de modo que las ciudades que le siguen en la jerarquía aún no pasan del nivel de centros intermedios con estructuras deficitarias de servicios.

Nuestras ciudades y más precisamente Montevideo, parecen entonces constituir verdaderas "flores exóticas" como las denomina Scobie (BEYER, 1970:85). En nuestro caso utilizamos el término como expresión del cosmopolitismo, del desarraigo de los habitantes de estas ciudades formadas por descendientes de inmigrantes, carentes de tradición, ignorantes en más de un caso del país "real", ganadero, la base económica de la comunidad en que viven, al tiempo que marca la diversa conformación física, el aspecto moderno y civilizado de estos centros que contrastan con el paisaje atrasado de la campaña, aún poco modificada por el hombre. En este sentido, Montevideo es realmente una "flor exótica", el producto más refinado del "jardín" urbano que es el país. En esta ciudad-capital, a principios del siglo XX, se empezaron a recorrer nuevos caminos para superar un modelo decimonónico trascendido por la realidad, buscando perpetuar su posición hegemónica como centro de una sociedad, ahora moderna y avanzada.

Se adoptó un estilo de desarrollo providente tendiente a adecuar los condicionamientos económicos tradicionales, en función de dos pilares: una industria de protección necesaria y políticas de fomento, mediante la promoción del gasto público, que implementaron un "estado de bienestar".

El elenco dirigente batllista fue concretamente quien primeramente llevó adelante este programa que implicaba establecer nuevas relaciones entre la ciudad y el campo.

"Si todo derecho protector se suprimiese entre nosotros, no podría sostenerse más que una industria: la pastoril. Y todos los obreros nuestros que trabajan en otras cosas y los que no pudiesen ocuparse en el servicio de los pastores, tendrían que ir a buscar el medio de vivir en los grandes centros de población, de otros pueblos que se nos han adelantado en el camino del progreso en razón de su existencia más larga.

"El país así, empezaría a despoblarse poco a poco... y puede ser que llegase un día en que nuestro país no fuese más que una extensa campaña en la que paciesen los ganados destinados a alimentar grandes y lejanas ciudades, campañas en las que no hubiese más que las pequeñas poblaciones necesarias para servir a esos pastores, porque frente a nosotros se abrirían todos los grandes centros productores de Inglaterra, Alemania, Francia, Italia y Estados Unidos que tienen conocimientos muy superiores a nosotros, no podríamos resistir en libre competencia.

"Una fábrica de sombreros... que sirve a diez mil clientes, puede dar sus productos diez veces más baratos que la fábrica que sirve a mil, y obtener las mismas utilidades, y teniendo nosotros muy pocos clientes para nuestras industrias, nos veríamos siempre vencidos por la fabricación extranjera, radicada en grandes centros de población.

"Ahora bien: ¿sería eso un mal? puede ser que no lo fuese. Tal vez sería mejor que las poblaciones se aglomerasen en los centros más propios para su desarrollo y la prosperidad de sus industrias y, por tanto, para la vida. Pero si aceptamos esto, tenemos que establecer, desde ya que nos resignamos a disolvernos para ir a incorporarnos a grandes grupos en otras regiones..." (EL DIA, 27/6/1925).

Evitar esta prospectiva desencantada fue el afán de los radicales urbanos. Pero no fueron sólo estos quienes comprendieron la naturaleza de la oposición entre esta economía ganadera y el estilo de desarrollo propuesto por el batllismo, casi más precisamente entre lo urbano, representado en forma preeminente por Montevideo, y la campaña donde imperaba la estancia. Desde una posición conservadora, José Irureta Goyena hacía esta reflexión en 1941:

"Esta oposición entre la ciudad y la campaña no es de ayer, ni del Uruguay...: existe desde que se conoce la civilización... La ciudad tiene seducciones de cortesana, fascinaciones de serpiente y deslumbramientos de antorcha. Hoy uno, mañana otros y luego con jerarquía de caravana, los hombres del campo van abandonando el espacio por la confinación, la libertad por el cercamiento, para perderse en el ajeteo que es propio de toda aglomeración humana...

"El fin de esta lucha es siempre el triunfo de la ciudad, como el triunfo de la ciudad a la larga, se marca indefectiblemente por la decadencia de la civilización...

"Este desenlace, a la larga inevitable, no debe dispensarnos del esfuerzo ni apartarnos de la lucha; también el hombre se muere y no por eso deja de poner en juego todos los medios a su alcance para prolongar la vida. Lo esencial es no abandonar la brega e ir cediendo el terreno sólo paso a paso, con la convicción de que las cosas que deben suceder no alcanzan su plenitud funcional, si se logra retardar la hora del acaecimiento.

"Lo esencial resulta igualmente no perder el sentido de la contienda, porque si bien la campaña avanzará siempre por caminos antagónicos a los de la ciudad, una cosa es sentirse arrastrado y otra muy distinta tomar la dirección o colaborar en el rumbo del movimiento propio." (IRURETA, 1948: 339-341).

Más allá de la controversia, ambas posiciones ponen de manifiesto, como en último término el antagonismo entre el medio urbano y el rural se resuelve en una complementación. El país real era el producto de una simbiosis entre ambos. Y más allá de los enfrentamientos inevitables, la preeminencia de uno sobre el otro nunca pudo producirse.

Esta comprobación nos lleva a una aparente paradoja: la capital macrocefálica y las pequeñas y poco eficientes agrupaciones urbanas que le siguen constituyen el país urbano por excelencia, donde seguirán protagonizándose los principales cambios sociales y políticos, donde se despliegan la industria, el comercio, las actividades culturales, educativas, previsionales, asistenciales y recreativas. En ellas se concentran la mayoría de los recursos tecnológicos y humanos. En los pocos kilómetros cuadrados que ocupan o en las áreas de influencia delineadas por los medios de transporte que los unen²⁴, hace ya mucho tiempo que vive la mayoría de la población, constituyendo un país urbano complementado por un campo donde impera el vacío humano, pero donde hoy, como siempre, sigue residiendo la última "ratio" del país.

24) En 1908 la población urbana residente a lo largo de las vías férreas alcanzaba a cerca de 400.000 habitantes (el 38 % del total). Si agregamos los que vivían en forma dispersa en las zonas de influencia inmediata de ese medio de transporte más los que moraban en los departamentos de Montevideo y Canelones, cuya cercanía física con la capital nacional y los pequeños centros agrícolas de sus cercanías les permitía un mejor acceso a las pautas avanzadas, llegarían ya al 50 % los habitantes del país que estaban en camino de urbanización.

BIBLIOGRAFIA (*)

- ACEVEDO, Eduardo 1903. Historia Económica y Financiera de la República Oriental del Uruguay. 2v.
1930. Economía, Política, Finanzas.
1933. 1934. 1936. Historia del Uruguay Anales. 6v.
- AGUIRRE, Juan Francisco: 1949. 1951. Diario del Capitán de Fragata Don Juan Francisco de Aguirre, en Revista de la Biblioteca Nacional de Buenos Aires 1949-1951. Tomos XVII a XX. Buenos Aires.
- ALTEZOR, Carlos y BARRACHINI, Hugo: 1971. Historia Urbanística y edilicia de la ciudad de Montevideo. Desde su fundación colonial hasta nuestros días.
- ALVAREZ LENZI, Ricardo: 1972. Fundación de Poblados en el Uruguay.
- AMORIM, Enrique: 1932. La Carreta.
- APOLANT, Juan A.: 1966. Génesis de la familia Uruguaya.
1970. Operativo Patagonia.
- ARAUJO, Orestes.: 1912. Diccionario geográfico del Uruguay.
- ARCHIVO ARTICAS: 1950-1979 Tomos I-XVI
- ARMAND UGON E. et alii 1930. República Oriental del Uruguay. Compilación de leyes y decretos 1825-1930.56 vs.
- ARREDONDO, Horacio: 1951. Civilización del Uruguay, Aspectos arqueológicos y sociológicos 1600/1900 2v.
1928. Los Apuntes Estadísticos de Andrés Lamas en R.I.H.C.U. Tomo VI Nº 1.
1958. El transporte a sangre en el antiguo Montevideo y su extensión al interior en Anales Históricas de Montevideo Tomo II.
1959. Estampas del viejo Montevideo. La vieja crónica espigada en relatos de viajeros visitantes de la ciudad. El siglo XVIII AHM. Tomo III.
1961/2. Estampas del viejo Montevideo La Cisplatina portuguesa en "Anales Históricas de Montevideo", tomo IV.
- ASTIGARRAGA, José Pedro: 1955. Historia de la división política de la República Oriental del Uruguay 1828/1914.
- AUBOVIN, Jean Isidore: 1968 (referencias a Bella Unión en 1829) en BARRIOS PINTOS A "Artigas" 1968 pp. 77 a 80 inclusive.
- AZARA, Félix de: 1943. Descripción e Historia del Paraguay y del Río de la Plata, Buenos Aires.
- AZARA, Felix de: 1943a. Memoria sobre el Estado Rural del Río de la Plata y otros informes. Buenos Aires.
- BARADERÉ, Raymond: 1958 Revista Histórica (Informe del cónsul francés en Montevideo, 1835) en tomo XXVIII pp 390 y ss.
- BARCON OLESA, J.: 1902. Monografía de la región del Colla.
- BARRACCHINI, Hugo: 1964. Proceso de localización territorial de las industrias no Pecuarías a partir de 1875. Revista de la F. Arquitectura Nº 5 Montevideo pp. 63 a 68.
sf. 1978 Historia de las comunicaciones en el Uruguay.
- BARRAN, José Pedro y NAHUM, Benjamín: Historia Rural del Uruguay Moderno. 7t. 8v.
1967. 1851-1885 2v.
1971. 1855-1895
1972 Historia Social de las revoluciones de 1897 y 1904
1973. 1895-1904: Recuperación y dependencia.
1977. 1904-1914 La prosperidad frágil
1877. 1905-1914: La Civilización ganadera bajo Batlle
1978. 1905-1914: Agricultura, créditos y transporte bajo Batlle
- BARRIOS PINTOS, Aníbal (director) Albumes departamentales editados por Ed. Minas:
1953: Cardona es así...
1954: Cardona.
1957: Paysandú en su bicentenario

* Si no se indica lugar de edición, es Montevideo.

1958: Minas, Hitos de su historia
 1959: Río Negro en el Centenario de Fray Bentos
 1962: Salto. Voz de la tierra y el Hombre
 1965: Durazno
 1966: Rocha en el Centenario de Castillos
 1963: Rivera
 1968: Artigas
 1972: La Paz Centenaria
 BARRIOS PINTOS, Anibal: 1963. Rivera en el Ayer.
 1965a: El ignorado pueblo de la Banda Oriental, en Suplemento Dominical de EL DIA, 23 de mayo de 1965.
 1967: De las vaquerías al alambrado.
 1968a: El origen luso-brasileño de la ciudad de Salto.
 1971: Historia de los Pueblos Orientales.
 BEAUMONT, J. A. B.: 1957 (1828). Viaje por Buenos Aires, Entre Ríos y la Banda Oriental (1826-1827) Bs. As.
 BENVENUTO, Luis C.: 1967. Breve Historia del Uruguay. Bs. As.
 (Director): 1968. "Las visitas extranjeras". Recopilación de viajeros: Don Pernetty, Alvear, Aguirre, Malaspina, Espinosa. En Enciclopedia Uruguaya Cuadernos Literarios Nº 10.
 BERRA, F. A., De VEDIA, A. y De PENA, C. M.: 1882. Album de la República Oriental del Uruguay.
 BEYER, Gleen H.: 1970. La explosión urbana en América Latina. Bs. As.
 BOCCHIARDO, Livvia: 1966. Carmelo. Proceso Histórico Urbano IHA 1.6.
 BOERGER, Alberto: 1929. Fracasos de la colonización alemana en el Río de la Plata en "Almanaque Germano Uruguayo" 1929.
 BONAVITA, Luis: 1954. Escenarios y actores de la revolución oriental de 1811. Separata del prólogo al Archivo Artigas, tomo IV, ed. 1953.
 BROWNING, Harley L.: 1970. Urbanización y modernización en Latinoamérica: La perspectiva demográfica. En Beyer, G. H. (comp.) 1970.
 BUZZETTI, J. L.: 1969. Historia Económica y Financiera del Uruguay.
 CAMPAL, Esteban: 1967. Hombres, Tierras y Ganados.
 1968. Las vaquerías del mar. Notas a José Cardiel y Silvestre González en Enciclopedia Uruguaya. Cuadernos Literarios Nº 6.
 CAMPLIGLIA, Néstor: 1968. Migraciones Internas en el Uruguay.
 CAPILLA DE CASTELLANOS, Aurora: 1971. Montevideo en el siglo XVIII.
 CAPRARIO BONAVIA, Alonso: 1966. Apuntes para la Historia de los ferrocarriles uruguayos.
 CASTELLANOS, Alfredo: 1971. a) Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo (1829-1914).
 1971. b) Montevideo en el siglo XIX. Montevideo.
 CASTELLANOS, Florentino: 1853. Memoria de Gobierno en ECP Nº 2120, 10 de marzo de 1853 y Nº 2121 11 de marzo de 1853.
 CASTRO, Juan José: 1893. Estudio sobre los ferrocarriles sudamericanos y las grandes líneas internacionales. Montevideo.
 CAVES, Richard: 1971. Modelos de Comercio y crecimiento basados en dar salida a excedentes. En Theberge (comp.) 1971. Bs. As.
 CLAEH-CINAM-MGA: 1963. Situación Económica y Social del Uruguay Rural.
 COSTA, Angel Floro: 1880. El Nirvana.
 CRAVOTTO, Mauricio, et alii: 1930. Anteproyecto de Plan Regulador de Montevideo.
 DARWIN, Charles: 1942 (1832-4): Viaje de un naturalista. Bs. As.
 DIAZ ALEJANDRO, Carlos: 1975. Ensayos sobre la Historia Económica Argentina. Bs. As.
 DIBARBOURE, José: 1970. Un abril para Florida. Florida.
 DI SEGNI, Rosana y PELEGRINO, Adela: 1968. Bosquejos e impresiones en Montevideo.
 ECHEVERRY, Guillermo: 1935. Campañas del General Benavente de mi diario.
 EISENSTADT, S.: 1968. Modernización, movimientos de protesta y cambio social. Bs. As.
 FERNANDEZ SALDANA, J. M. y MIRANDA, César: 1920. Historia General de la ciudad y el departamento de Salto.
 FERNANDEZ SALDANA, J. M.: 1937. Resumen de historia minuana.
 FERRAN, Antonio (pseud): 1967. La mala vida en el 900.
 FERREIRO, Alfredo Mario: 1954. En torno a las efemérides de Treinta y Tres. En "Mundo Uruguayo".
 FERREIRO, Felipe: 1937. Orígenes Uruguayos.
 FIRPO, Rafael: 1912. El Salto Oriental.
 FLORESCANO, Enrique (Coord): 1975. Haciendas, latifundios y plantaciones en América Latina. México.

GARCIA ACEVEDO, Carlos: 1892. Estudio sobre ferrocarriles.
 GARCIA ACEVEDO, Daniel: 1967. El pauperismo rural en el Uruguay de 1910.
 GARMENDIA, Dionisio Jorge: 1959. Montevideo. Elementos para una sociología urbana (en Cuadernos latinoamericanos de Economía Humana Nº 6, pp. 268-309).
 GERMANI, Gino: 1976. Urbanización, desarrollo y modernización. Bs. As.
 GOMEZ GAVAZZO, Carlos: 1962. Estructuras urbanas 2 vs.
 GONZALEZ, Ariosto et alii: 1955. Iconografía de Montevideo.
 GONZALEZ, Ramón: 1937. Recuerdos. Tacuarembó.
 HALPERIN DONGHI, Tulio: 1961. Tradición política española e ideología Revolucionaria de mayo. Bs. As.
 1963. La expansión ganadera en la campaña de Buenos Aires (1810-1852) en D.E. Vol. 3 1-2 pp. 57-110.
 1969. Historia contemporánea de América Latina. Madrid.
 1972. Revolución y guerra. Formación de una Elite Dirigente en la Argentina Criolla. Buenos Aires.
 1972. a) Hispanoamérica después de la Independencia. Buenos Aires.
 HARDOY, Jorge y TOBAR, Carlos: 1969. a) La urbanización en América Latina. Buenos Aires.
 1969. b) El proceso de urbanización de América Latina desde sus orígenes hasta nuestros días.
 et alii: 1972. a) The Process of Urbanization in America since its origins to the present time Symposium. Munchen.
 et alii: 1972. b) El proceso de urbanización en América desde sus orígenes hasta nuestros días. Lima.
 1975. El proceso de urbanización. Las áreas metropolitanas. En Roberto Segré (comp) 1975. México.
 y SCHAEDEL, Richard (comp.) 1976. Las ciudades de América Latina y área de influencia a través de la historia. Bs. As.
 1977. Asentamientos urbanos y organización socio-productiva en la historia de América Latina. Buenos Aires.
 LANGDON, María Elena. 1978. Análisis estadístico preliminar de la urbanización en América Latina entre 1850 y 1930 en Revista Paraguaya de Sociología. Nº 42/43.
 MORSE, Richard y SCHAEDEL, Richard: 1978a. Ensayos históricos sociales sobre la Urbanización en América Latina. Buenos Aires.
 HIRSCHMAN, Alberto: 1977. Desarrollo por efectos encadenados. Enfoque General en Estudios CEBRAP Nº 18.
 HOLANDA, Sergio Buarque de: Historia gral. da civilização. O Brasil Monárquico, vol. 2. Dispersão e Unidade São Paulo.
 HUMPHREYS, Robin A. (ed.): 1940. British Consular Reports on the Trade and Politics of Latin America, 1824-1826. London.
 IRURETA GOYENA, José: 1948. Discursos.
 JEFFERSON, Mark: 1939. The Law of the primate city. Geographical Review XXIX (2) 226-232.
 KLACZKO, Jaime: sf. El Uruguay de 1908 inédito.
 LA INDUSTRIAL FRANCISCO PIRIA SA: 1959. Folleto de información.
 LARRAÑAGA, Dámaso: 1924. Diario de viaje de Montevideo a Paysandú en Escritos, Tomo 3.
 LEONHARDT, Carlos: 1926. Documentos inéditos relativos a los antiguos jesuitas en la actual República Oriental del Uruguay en RIHGU 1926 (V).
 LERENA JUANICO, Julio: 1938. Crónica de un hogar montevideano durante los tiempos de la Colonia y la Patria Vieja.
 LEVRATTO, Eduardo: 1964. Villa independencia como pueblo subalterno.
 LOCKHART, Washington: 1976. Soriano.
 LOPEZ CAMPANA, Perfecto (director): s.f. (1925) El Libro del Centenario del Uruguay. 1825-1925.
 LUCCHINI, Aurelio: 1969. Ideas y formas en la Arquitectura nacional. 1969.
 MC. GREVEY, William Paul: 1973. Un análisis estadístico de hegemonía y lognormalidad en la distribución de tamaño en las ciudades de América Latina en Morse 1973 v. 2.
 MAESO, Carlos: 1910. El Uruguay de 1910.
 MAGARIÑOS CERVANTES, Alejandro: 1963. Estudios Históricos políticos y sociales sobre el Río de la Plata 2 v.
 MAGARIÑOS DE MELLO, Mateo: 1949/53. El gobierno del Cerrito. 3 v.
 MACKINNON, L. B.: 1947. La escuadra anglo-francesa en el Paraná 1846. Buenos Aires.
 MAC CANN, William: 1939 (1847). Viaje a caballo por las provincias argentinas 1847. Buenos Aires.
 MARTINEZ LAMAS, Julio: 1930. Riqueza y pobreza del Uruguay.
 MARTORELLI, Horacio: 1969. La sociedad urbana.
 MELLAFFE, Rolando: 1971. The Latifundio and the City in Latin America History, Toronto.

- MILLAU Y MIRAVALL, Francisco: 1940. Descripción de la Provincia del Río de la Plata. 1772. Bs. As.
- MONTAÑEZ, María Teresa: 1949. Desarrollo de la agricultura en el Uruguay.
- MONTAÑEZ HONORE, Maximiliano: 1977. Punta del Este. Su historia socio-jurídica.
- MONTERO BUSTAMANTE, Raúl: 1966. El Banco Comercial y la época de Reus.
- MONTEVIDEO JUNTA ECONOMICA ADMINISTRATIVA 1892: Censo Municipal del Departamento y la ciudad de Montevideo. 1889.
- MORATO, Octavio: 1938. Surgimientos y depresiones económicas en el Uruguay a través de la historia.
- MORSE, Richard: 1971. Primacía regionalización, dependencia enfoques sobre las ciudades latinoamericanas en el desarrollo nacional en D.E. vol. 11 Nº 41 pp. 55 a 85.
1973. Las ciudades latinoamericanas. 2 v. México.
1975. A evolução das cidades latino-americanas São Paulo.
- 1975 a. Introducción a la historia urbana de Hispanoamérica, en SOLANO, et alii 1975. Madrid.
1976. El desarrollo de los sistemas urbanos en las Américas durante el siglo XIX, Har-doy Schaedel (comp.) 1976 Bs. As.
- MOURAT, Oscar: 1969. La inmigración y el crecimiento de la población del Uruguay 1830-1930. En "Cinco perspectivas históricas del Uruguay Moderno".
1975. La crisis comercial en la cuenca del Plata (1880-1920) Montevideo.
- MUMFORD, Lewis: 1957. La cultura de las ciudades. Buenos Aires.
- MUÑOZ, Carlos María: sf. (Conferencia sobre los orígenes de Cerro Chato), versión en carpeta del I.H.A. Nº 88.
- MURAS, Otilia: 1972. Colonización Agraria en R.F.A. Nº 8.
- MYNT, H.: 1971. La "teoría clásica" del comercio internacional y los países desarrollados en Theberge (comp.) 1971. Buenos Aires.
- NARANCIO, E. y F. CAPURRO CALAMET F. 1939. Historia y análisis estadístico de la Población del Uruguay.
- NORTH, Douglas C.: 1962. Una nueva historia económica. Crecimiento y bienestar en el pasado de EE.UU. Madrid.
- ODDONE, Juan: 1966. a) La emigración europea al Río de la Plata. 1966. b) La formación del Uruguay Moderno. Bs. As.
1967. Economía y sociedad en el Uruguay liberal.
- PANIKKAR, K. M.: 1966. Asia y la dominación occidental. Bs. As.
- PARIS DE ODDONE et alii: 1966. Cronología Comparada de la Historia del Uruguay.
- PARISH, Woodbine: 1958. Buenos Aires y las Provincias del Río de la Plata. Bs. As.
- PENOT, E.: sf. Lo que era el Estado Oriental hace diez años, lo que es hoy lo que podría ser (en carpeta 170 de la Fac. de Arq. I.H.A.).
- PEREDA, Setembrino: 1898. Río Negro y sus progresos. 2 v.
- PEREZ FONTANA, Daoiz V.: 1969. Apuntes históricos de Nueva Palmira. Nueva Palmira.
- PEREZ MONTERO, Carlos: 1942. La calle del 18 de julio.
- PI UGARTE, Renzo: 1969. El Uruguay indígena.
- PIRIA, Francisco: 1880. Las impresiones de un viajero en un país de llorones.
- PIVEL DEVOTO, Juan E.: 1957. Raíces coloniales de la Revolución Oriental.
1958. Nuestra integración territorial y política. Marcha Nº 911, 16 de mayo de 1958.
- PRATES, Suzana: 1976. Ganadería extensiva y población: las condiciones de emergencia de un tipo organizativo de la producción rural (CIESU).
- PUPPO, Julio César (El Hachero): 1967. Ese Mundo del Bajo.
- QUIJANO, Carlos: 1949. La Crisis del 90 en Revista de Economía Nº 9/10.
- RAMA, Germán: 1969. El ascenso de las clases medias. En Enciclopedia uruguay. Nº 36.
- RAMOS, Dardo: 1976. Tacuarembó, apuntes para una historia de sus instituciones.
- REAL DE AZUA, Carlos: 1961. El Patriciado uruguayo.
1964. El impulso y su freno.
1965. Varias hipótesis sobre el peonaje, en Epoca 10 set. 1965.
1968. La historia política. En Enciclopedia Uruguay. Nº 1.
1969. La clase dirigente.
- RENOUVIN, Pierre: 1964. Historia de las Relaciones internacionales t. II Vol. 1, El Siglo XIX. Madrid.
- RECCHINI DE LATTES, Zulma: 1973. El proceso de urbanización en la Argentina. Distribución, crecimiento y algunas características de la población urbana, en D.E. Nº 41 vol. 12. Bs. As.
- REYES, José María: 1960 (1860). Descripción geográfica del territorio de la República Oriental del Uruguay.
- REYES ABADIE, Washington et alii: 1966. La Banda Oriental, pradera, frontera, puerto.
- RICHARDSON, Harry W.: 1973. Economía Regional. Barcelona.
- RIAL, Juan: sf. Ganadería y urbanización, influencias de las estructuras rurales en el crecimiento urbano del Uruguay. (ms. inédito).
- RIAL, J. et alii: 1978. Proceso de asentamientos urbanos en el Uruguay: siglos XVIII y XIX en Revista Paraguaya de sociología. Nº 42/43.
- RICALDONI, Américo: 1967. La planificación urbanística en la evolución de Montevideo.
- ROFMAN, Alejandro; ROMERO, Luis A. 1973. Sistemas socioeconómicos y estructura Regional en la Argentina. Bs. As.
- ROMERO, José Luis: 1976. América Latina. Las ciudades y las ideas. Bs. As.
- ROS, Francisco J.: 1903. La Feria de Melo.
- SAINT HILAIRE, Auguste de: 1887. Voyage á Rio Grande-Brasil. Orleans.
- SCHTEINGART, M. y TORRES, H.: 1973. Procesos sociales y estructuración metropolitana en América Latina en D.E. Nº 48 tomo 12. Bs. As.
- SEGRE, Roberto (comp.): 1975. América Latina en su arquitectura. México.
- SEMPAT ASSADOURIAN, Carlos: 1972. Integración y desintegración regional en el espacio colonial, en Revista Latinoamericana de Estudios Urbanos Regionales. Santiago, Vol. II.
- SNYDER, David, Elmer: 1959. Urban Places and passenger transportation in Uruguay. Evanston Illinois (Tesis doctoral inédito).
- SOLANO, Francisco (comp.): 1975. Estudios sobre la ciudad hispanoamericana. Madrid.
- SOLARI, Aldo: 1958. Sociología Rural.
- SOLARI, Aldo et alii: 1966. Uruguay en cifras.
- THEBERGE, James (comp.): 1971. Economía del comercio y desarrollo. Bs. As.
- URUGUAY, D.G.E. y C. (Dirección General de Estadística y Censos): 1860. Registro Estadístico.
- 1902/1903: Anuario Estadístico. Editado en 1905.
- 1907/1908: Anuario Estadístico. Editado en 1913.
1963. IV Censo de Población y II de Vivienda, Datos definitivos, ed. en 1968.
1975. V Censo de Población y III de Vivienda. Datos Preliminares ed. en 1975.
- URUGUAY, FACULTAD DE ARQUITECTURA IHA (Instituto de Historia de la Arquitectura):
- 1959 a. Area Metropolitana de Montevideo. Fasc. 1.5.
- 1959 b. Pantanoso, Proceso Histórico.
1965. Carmelo, Proceso Histórico Urbano.
- Trabajos de investigación histórica sobre Carmelo, Colonia, Florida, Manga, La Paz, Las Piedras, Progreso, Libertad, Pando, Ciudad Vieja, Pantanoso, Paysandú, San Bautista, Salto, San José, San Ramón, Sarandí del Yí, Trinidad, Young.
- URUGUAY, FACULTAD DE ARQUITECTURA (Instituto de Teoría de la Arquitectura y Urbanismo):
1958. Expediente Comunal de Young.
1959. La Unión.
- URUGUAY, MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS 1914. Primer Congreso Nacional de Vialidad, 1913.
- VAILLANT, Adolfo: 1862. Apuntes Estadístico y Mercantiles sobre la República Oriental del Uruguay.
1873. La República Oriental del Uruguay en la exposición de Viena.
- VICARIO, Luis: 1970. El crecimiento urbano de Montevideo.
- WATKINS, M.: 1963. Staple Theory of Economic Growth in: The Canadian Journal of Economics and Political Science 29 (2).
- WINN, Peter: 1975. El imperio informal británico en el Uruguay del siglo XIX.
- WIRTH, Juan C.: 1962. Historia de la Colonia Suiza. Nueva Helvecia.
- ZUBILLAGA, Carlos: 1977. Algunos antecedentes sobre acondicionamiento territorial en Uruguay 1611-1911 en Cuadernos del CLAEH Nº 4.

DIARIOS Y REVISTAS

- Anuario "El País" 1964/65.
D.E. Desarrollo Económico Buenos Aires.
E.C.P. El Comercio del Plata, Montevideo, 1852-53.
EL DIA, Montevideo.
L.C. La Constitución, Montevideo, 1852-53.
R.F.A. Revista de la Facultad de Arquitectura.
R.H. Revista Histórica del Museo Histórico Nacional. Montevideo.
RIHGU Revista del Instituto Histórico y Geografía del Uruguay.

INDICE GENERAL

Prólogo	7
Advertencia	9
I. LA PREFIGURACION DE LA RED URBANA NACIONAL	11
1. Una permanencia: un espacio abierto a los hombres	11
2. Valoración de la zona marginal platense	12
3. La voluntad de poblar de la autoridad virreinal	15
4. El vacío demográfico	22
5. "Tiempos revueltos, tiempos de todo"	26
6. La "quimera de la libre navegación"	28
7. La "utopía agraria" y la realidad ganadera	31
8. Inmigración y crecimiento urbano	36
9. Las necesidades de una organización estatal	38
10. La prefiguración de la red urbana	42
II. EL PAIS MODERNO, LA ESTRUCTURACION DE LA RED URBANA	49
1. La modernización en un país nuevo	49
2. El cerramiento de los espacios regionales	50
3. El imperio "informal" británico: libre comercio e inversiones	51
4. Una renovada economía ganadera	52
5. Un impulso industrial poco eficaz	55
6. Un Estado promotor y providente	65
7. Un despegue especulativo: la inversión inmobiliaria	67
8. Un factor definitorio, la inmigración	72
9. Una relación ambivalente: ferrocarril y urbanización	78
10. Una asignación jerarquizada de servicios	97
III. UN CRECIMIENTO DENTRO DE UNA PERMANENCIA	103
1. Hacia un continuo urbano rural	103
2. Población urbana y población rural	106
3. Jerarquías y primacías en nuestra red urbana	110
4. Los números censales, una aproximación interpretada	117
5. Crecimiento y permanencia	132
Bibliografía	137

INDICE DE CUADROS

I. Población de los pueblos de la Banda Oriental y Misiones orientales a comienzos del siglo XIX	24
II. Población de la jurisdicción de Montevideo en la época colonial	25
III. Relación entre urbanización e industrialización	62
IV. Relación entre urbanización y terciarización	63
V. Movimiento de pasajeros por el Puerto de Montevideo entre 1878-1905	73
VI. Distribución departamental de extranjeros	75
VII. Centros urbanos originados por el tendido de la red ferroviaria existente en 1908	79
VIII. Centros urbanos originados por el tendido de la red ferroviaria discriminados según tamaño alcanzado en 1975	80
IX. Total de centros urbanos por los que pasa el ferrocarril en 1975 según períodos en que fueron fundados	87
X. Total de centros urbanos existentes en 1975 que poseían servicio ferroviario ordenados por jerarquía	88
XI. Centros urbanos existentes en 1908 ordenados por nivel jerárquico y en función del pasaje del ferrocarril	88
XII. Zona de influencia del ferrocarril en 1908	91
XIII. Centros urbanos existentes en 1908	93
XIV. Centros urbanos registrados en el censo de 1975	95
XV. Evolución histórica de la población urbana y rural	108
XVI. Crecimiento de la población total y urbana entre 1852 y 1908	109
XVII. Indices de primacía de Montevideo	111
XVIII. Índice de concentración de la población urbana de Montevideo	112
XIX. Índice de concentración de la población de centros urbanos del interior sobre el total de habitantes	112
XX. Agrupaciones urbanas existentes en 1852, ordenadas por antigüedad y jerarquía	118
XXI. Núcleos urbanos que registra el Censo de 1860 ordenados por su antigüedad y número de habitantes	119
XXII. Centros urbanos existentes en 1908 clasificados por rango y fecha de fundación	120
XXIII. Centros urbanos registrados por el Censo de 1975 ordenados por su jerarquía y período de creación	121
XXIV. Población urbana por departamentos. Habitantes residentes en centros de más de 2000 personas. Censos de 1860 - 1908 - 1975	124
XXV. Población urbana por departamentos. Residentes en núcleos de más de 500 habitantes. Censos de 1860 - 1908 - 1975	126
XXVI. Densidades de población departamental, de acuerdo a los Censos de 1908 y 1975	129

INDICE DE MAPAS

I. Asentamientos urbanos en la Banda Oriental en la época colonial	19
II. Centros poblados del Río de la Plata en la época colonial	23
III. Centros poblados en el Uruguay hacia 1868	43
IV. Organización espacial del territorio oriental hacia 1860	48
V. Uruguay, 1908. Urbanización-Industrialización-Terciarización	57
VI. Expansión de Montevideo durante la modernización	61
VII. Formación de la red ferrocarrilera uruguaya	77
VIII. Una red urbana estructurada por el ferrocarril	85
IX. Uruguay, 1908. Organización administrativa y principales centros urbanos .	90
X. Uruguay. Centros urbanos 1975	105

INDICE DE GRAFICOS

1. Uruguay. Industrialización-Terciarización	64
2. Uruguay 1796-1908. Crecimiento de la población	107

Se terminó de imprimir en el mes de junio de 1981, en la Imprenta Rosgal S.A.,
Urquiza 3090, Teléf. 80 05 29 - Montevideo - Uruguay. — Comisión del Papel.
Edición impresa al amparo del Art. 79 de la Ley 13.349. — Depósito Legal 165.633/81.